

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

CARPETA Nº 116 DE 1995

COMISION DE
ASUNTOS LABORALES
Y SEGURIDAD SOCIAL

DISTRIBUIDO Nº 67 DE 1995

MARZO DE 1995

SIN CORREGIR
POR LOS ORADORES

- SEGURIDAD EN LA CONSTRUCCION

- SITUACION DEL FUNCIONARIADO DE PLUNA

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION
DEL DIA 27 DE MARZO DE 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Rafael Michelini

Asisten : Senadores Luis Brezzo, Susana Dalmás y Helios Sarthou

AUDIENCIAS CONCEDIDAS

- SINDICATO UNICO NACIONAL DE LA CONSTRUCCION Y ANEXOS (SUNCA)
- ORGANIZACION FUNCIONARIOS DE PLUNA

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 44 minutos)

La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social tiene el gusto de recibir a una delegación del Sindicato Unico Nacional de la Construcción y Anexos.

Tienen la palabra los miembros del Consejo Directivo.

SEÑOR GRASIDE.- En primer lugar, agradecemos la deferencia que ha tenido esta Comisión al recibirnos en la tarde de hoy. En segundo término, cabe destacar que integro el Consejo Directivo Nacional del SUNCA.

Por otro lado, deseo recordar que con fecha 20 de marzo de este mismo año habíamos solicitado una audiencia a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social del Senado a los efectos de plantear una situación que preocupa enormemente a nuestro sindicato, en general a todos los trabajadores de la construcción y, creemos, también a la sociedad en su conjunto.

En tal sentido, deseamos reiterar una demanda que a nivel parlamentario habíamos formulado en la Legislatura anterior --más precisamente en 1994--, a fin de que este Poder ejerciera una actividad de contralor, más sistemática y profunda, en lo que tiene que ver con las decisiones que en materia de legislación laboral y más precisamente en lo que refiere a la seguridad y salud de los trabajadores, adopta el Poder Ejecutivo.

A nuestro juicio, la función de la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social --y en ese sentido mantuvimos una entrevista con la actual Ministra de esa cartera, la doctora Piñeyrúa-- está relacionada con los Convenios 81 y 129 de la Organización Internacional del Trabajo, que están reglamentados por el Decreto 680, de 6 de diciembre de 1977. En realidad, se trata del organismo del Poder Ejecutivo que tiene las potestades y posibilidades de contralor de la aplicación de la normativa laboral, en particular, en lo referente a la seguridad y a la salud. A nuestro entender, aproximadamente desde 1988 ó 1989, se encuentra en un proceso de desmantelamiento.

Este proceso de desmantelamiento fue tratado durante la Legislatura pasada en la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes. En una de sus sesiones, la propia Asociación de Inspectores de Trabajo del Uruguay, dio a conocer un texto, con fecha 26 de marzo de 1994, que dice lo siguiente: "El Departamento de Condiciones Ambientales del Trabajo cuenta con un total de once inspectores, de los cuales cinco han sido recientemente destinados a la construcción. Este Departamento se ha visto prácticamente desmantelado, desde 1991, con la pérdida paulatina de dos inspectores que contaban con el título de Técnico Previsionista. Esa cantidad de inspectores ya era deficitaria para atender todas las ramas de actividad y las necesidades de los trabajadores de todo el país. Actualmente, quedó conformada por nueve funcionarios y solamente la semana pasada se agregaron tres más.

Además, para que no se incurra en una interpretación errónea, es necesario aclarar que de los treinta inspectores ingresados desde mediados de 1993, destinados al interior de la República, solamente uno fue integrado al Departamento de Condiciones Ambientales del Trabajo y los restantes a Control de Documentación."

Más adelante, la Asociación de Inspectores expresa: "Durante los dos últimos años, la Asociación de Inspectores informó a todos los niveles de este verdadero desmantelamiento que se estaba produciendo en la Inspección General del Trabajo, fundamentalmente, en el Departamento de Condiciones Ambientales." La denuncia llegó también al Parlamento y a la propia OIT. "Al desmantelamiento de figuras se agrega la falta de capacitación y de 'aggiornamiento' de conocimientos, algo fundamental para el trabajo que nosotros realizamos . Por ejemplo, queremos manifestar que se han otorgado solamente tres becas, una a España y dos a Japón. Al respecto, cabe señalar que dos de los tres inspectores que fueron becados ya no prestan funciones en la Inspección General del Trabajo y, lamentablemente, fueron a otro organismo que se estará beneficiando de los conocimientos adquiridos."

gcq.2

Termina señalando lo siguiente: "Además, debemos agregar serias dificultades para los traslados que van desde la ausencia total durante los años 1990, 1991 y parte del año 1992, a la actual falta de vales para nafta por la política de contención del gasto público."

Nosotros a esto añadimos que el propio procedimiento interno del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha hecho que los pocos inspectores, a pesar de la falta de medios, salgan a inspeccionar, principalmente, las condiciones medioambientales de trabajo, comprobando las fallas e inclusive con el otorgamiento de un plazo para corregirlas que puede ser, a veces, de tres, cinco o diez días. Pero sucede que debido al funcionamiento interno del Ministerio este trámite pasa a la Sección Jurídica y el control que debía realizarse a los tres, cinco o diez días, suele aparecer varios meses después. Inclusive, el año pasado se dio el caso de que a un inspector se le dio para controlar una inspección del año 1988.

Consideramos que, en general, la normativa existente --particularmente el Decreto Nº 680, de los Convenios Nos. 81 y 129 de la OIT-- habilita a que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social pueda hacer una contención importante en cuanto a su incumplimiento. Me refiero, por ejemplo, a ciertas coyunturas como la que va desde setiembre de 1994 a la fecha, en la que se ha dado un pronunciado descenso de actividad y, al mismo tiempo, el aumento de la desocupación en el sector, que nosotros ubicamos en un 25% aproximadamente. Desde abril a la fecha se ha dado la tendencia a que ese nivel de desocupación siga aumentando, debido a que la inversión privada, fundamentalmente extranjera y nacional en las zonas turísticas, no está abriendo obras al mismo ritmo en que se vienen terminando las construcciones. A esto se agrega que las obras públicas que comenzaron con un recorte de inversión en abril del año pasado, continúan con la misma tendencia.

gcq.3

Por esto consideramos que la carencia de trabajo es un factor gravitante en el aumento del riesgo de accidentes, debido a que en la mayoría de los centros de trabajo se ha comenzado a recortar todo lo relativo a las condiciones laborales. Se da la situación de que los trabajadores, para conservar su empleo, a pesar de que saben que no existen las medidas de seguridad e higienes adecuadas, aceptan esa ocupación porque no les queda otra opción.

Por todo lo expuesto, pensamos que con el marco legal general existente, si la estructura del Ministerio y la política de la Administración sobre su organización fuese correcta, sería un dique de contención importante.

En la Legislatura pasada y también en la Administración anterior, planteamos la necesidad de una sistematización de las políticas instrumentadas hacia este sector, de acuerdo con el Convenio Nº 150 de la OIT, que fuera ratificado por nuestro país por la Ley Nº 16.039, a pesar de que no está reglamentado. En este marco, el año pasado, logramos coordinar un grupo de instituciones relacionadas con la construcción como, por ejemplo, el Banco de Previsión Social, el Banco de Seguros del Estado, la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social y el Gobierno Municipal, las que junto con las gremiales de empleadores y trabajadores, lograron efectuar, en los meses de mayo y junio, inspecciones coordinadas. De esta manera se consiguió, fundamentalmente en Montevideo, dominar una situación de creciente mortalidad que venía dándose desde mayo de 1993. Debe tenerse en cuenta que entre setiembre de ese año y mayo de 1994 fallecieron trece compañeros, mientras que después de estas acciones coordinadas llevadas adelante en los meses de mayo, junio y julio de 1994 --principalmente a partir del mes de junio--, solamente fallecieron seis trabajadores.

Estas inspecciones coordinadas se abandonan a partir de julio o agosto, y desde ese momento comienza un ciclo ascendente de accidentes graves y de muertes en la construcción.

La actual señora Ministra, en una reunión llevada a cabo el día 15 de marzo, se mostró dispuesta a tratar de solucionar el problema, aún sabiendo que la situación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no habilitaría al mejor funcionamiento de esta coordinación, o sea, al amparo del Convenio 150. Pero, además de esa, existe otra preocupación, que es la no designación de los Directorios del Banco de Previsión Social y del Banco de Seguros del Estado. A nuestro entender, es importante la participación del Banco de Previsión Social, ya que la seguridad social de este sector y el contrato de póliza de seguros de accidentes se hace a través de la Ley Nº 14.411, de Aporte Unificado, la que desgraciadamente en diciembre de 1974, debido a una modificación del Gobierno de facto, suprime la administración tripartita que existía en la ley original, Nº 13.893. A la actual Administración le solicitamos la posibilidad de que, en el marco de la reforma de la seguridad social, se pueda restablecer el principio de administración tripartita consagrado en la Ley de Aporte Unificado.

Durante los años del período de facto se realizaron algunas otras modificaciones que dicen relación con el Banco de Previsión Social. Estas aseguran el derecho del obrero a estar en planilla y asegurado desde el momento en que pisa la obra, independientemente de que trabaje tres horas, tres días o tres meses. Sin embargo, debido al trámite extenso y a la descoordinación en el funcionamiento del Banco de Previsión Social con relación a la Ley de Aporte Unificado, sucede que hay trabajadores que durante uno o dos meses no están en planilla, puesto que este es el plazo que tienen las empresas para presentarlas. Además, en esos 50 o 60 días, estas personas son reemplazadas y reciben cualquier paga. Si tienen la fatalidad de sufrir algún accidente, en general se procede a anotarlos en planilla, como si hiciera diez días que hubieran comenzado a trabajar, cuando en la mayoría de los casos hace dos, tres o cinco meses que lo están haciendo. Esta situación también afecta el monto de la póliza que corresponde en la percepción de aporte unificado del Banco de Previsión Social,

disminuyendo la recaudación del Banco de Seguros del Estado, que es el administrador de la Ley Nº 16.074, de seguros de accidentes. En la Legislatura pasada entendimos --y continuamos haciéndolo-- que el Banco de Seguros del Estado sostiene que al ser el Banco de Previsión Social el agente receptor, él no tendría facultad punitiva o sancionatoria sobre las empresas ni podría llevar a cabo el control correspondiente para que el trabajador, tal como dice la Ley de Seguros de Accidentes, esté asegurado desde el momento en que ingresa a la obra. A nuestro juicio, la Ley de Seguros de Accidente, en sus artículos 56 y 64, y la Ley de Aporte Unificado, no inhabilitan al Banco de Seguros del Estado a controlar la situación en que está el trabajador cuando llega la inspección ni a pedir inclusive, la planilla de registro del Banco de Previsión Social a los efectos de constatar si aquél está amparado al seguro de accidente.

De cualquier manera, creemos que sería necesario hacer una aclaración legislativa o sancionar un decreto interpretativo, puesto que sabemos que el Directorio del Banco de Seguros del Estado tiene la intención de que el seguro de accidentes ya no constituya uno de los componentes del aporte unificado y se pase a un régimen de póliza o contrato directo entre el empleador y dicha Institución.

En base a las cifras del Banco de Previsión Social de que disponemos, entre un 25 y un 27% de los trabajadores no está inscripto en dicho Banco, y en caso de que el seguro de accidentes quedara únicamente en manos del Banco de Seguros del Estado, dicha cifra podría ser mucho mayor en lo que refiere a este tema.

Asimismo, en la Legislatura pasada solicitamos al Parlamento el estudio y ratificación de una cuestión que para nosotros podría ser la solución para el problema de los accidentes en la construcción. En este sentido, el artículo 10 del Convenio 167 de la OIT dice lo siguiente: "Los trabajadores tendrán el derecho y el deber de participar en el establecimiento de condiciones seguras de trabajo". Estas serían las paritarias de los Convenios 155 y 161, que no están reglamentados; simplemente están ratificados por ley. A nuestro entender, el derecho a que el trabajador organizado, en forma

conjunta con el empleador, controle diaria y cotidianamente la aplicación de medidas de seguridad y la prevención de riesgos, constituye el método más adecuado y moderno; además, está reconocido internacionalmente. Como vía de ejemplo, podemos citar algunos casos en los que a pesar de no existir un marco legal, se operó satisfactoriamente. Me refiero al Hotel cinco estrellas de Montevideo, obra que tenía un riesgo previsto de entre doce y trece muertos y, sin embargo, ya lleva más del 80% de su desarrollo sin ningún accidente grave. Desde el primer momento se instrumentó una paritaria entre el sindicato y la empresa, con técnicos prevencionistas. De la misma forma, la planta de ANCAP de La Teja, que tenía un riesgo inicial de seis trabajadores muertos --inclusive, la empresa TECHINT había colocado seis ataúdes en la zona de materiales--, fue terminada, lamentablemente, con un trabajador fallecido, que no dependió precisamente de la vigilancia ni de las medidas de la paritaria, sino que fue a raíz de un subcontrato externo donde se utilizaron máquinas que tenían más de diez años de sobreuso. En el caso del Shopping de Punta Carretas había una previsión inicial de riesgo de muertes, y la obra fue finalizada sin ningún accidente.

Hay otros ejemplos menores que demuestran que aún en proyectos de muy alto riesgo, si existe una paritaria en el lugar, entre los trabajadores y la empresa, es posible controlar estas situaciones.

Por el contrario, voy a citar el caso de la Terminal de Tres Cruces, vinculado con la represión sindical. En el mes de marzo de 1994, durante una inspección del Banco de Seguros del Estado, los trabajadores reclamaron al Inspector un detalle acerca de la instalación del tablero central eléctrico puesto que consideraban que los obreros se desempeñaban en condiciones peligrosas. Esto generó que se suspendiera la inspección y que la empresa, sin ningún derecho, despidiera a estos tres trabajadores.

Eso sucedió en marzo y, en el mes de setiembre, muere electrocutado un compañero de 21 años.

Conviene repasar estos hechos porque se trata de obras pertenecientes al Estado y no se puede decir que las empresas

que las ejecutan sean informales, ya que tienen más de cuarenta años en el ramo de la construcción. Tampoco puede decirse que la organización sindical no haya intentado, por lo menos, prevenirlos.

Por estas razones, creemos que la principal forma de resolver la problemática atinente a la prevención de accidentes, se basa, fundamentalmente, en la ratificación del Convenio 167 y en la reglamentación de los Convenios 155 y 161, acentuando, de manera particular, todo lo que tiene que ver con las paritarias por centro de trabajo.

Por otra parte, ya expresamos en la Legislatura pasada que, a partir del año 1992, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo dejó sin efecto el decreto 93 de 1968, que habilitaba a la Inspección General de Trabajo a restituir a los delegados cuando eran destituidos por motivos sindicales.

Es de hacer notar que, en la actualidad, existen dificultades en el mercado de trabajo. Además, las empresas hoy están reprimiendo a los trabajadores y a sus organizaciones sindicales. Inclusive, cuando no se cumple con los procedimientos correctos de trabajo y con las medidas de seguridad, ocurren los accidentes. En definitiva, estamos ante un vacío legal, por lo que el trabajador carece de un amparo que no se da solamente en la percepción posterior de sus derechos económicos por el despido abusivo. En este sentido, lo que nos interesa especialmente es que para el delegado sindical o para aquel que asume la tarea de representación de sus compañeros, se aplique el mecanismo que figura en el Convenio 98 de la Organización Internacional del Trabajo, a los efectos de que en el caso mencionado recién, sea posible reponerlo en su lugar de trabajo.

Al respecto, también citamos el caso que tuvo lugar en la terminal Tres Cruces. Creemos que no se hubiera dado el hecho del trabajador que falleció en esa oportunidad por electrocución, si los trabajadores delegados no hubieran sido despedidos es decir, si se hubiera respetado el derecho sindical.

SEÑORA DALMAS.- Simplemente desearía saber si la delegación aquí presente tiene conocimiento del decreto 89, de 14 de febrero de 1995, emitido por el Poder Ejecutivo y si les merece

alguna consideración.

SEÑOR GRASIDE.- Este decreto contiene una modificación que se estudió durante un año y medio, en forma tripartita, entre las gremiales empresariales, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y los trabajadores. Sin lugar a dudas, se trata de un valioso instrumento en el que hemos avanzado bastante, detallando, en forma específica, medidas de seguridad. Sin embargo, pensamos que presenta dos carencias fundamentales. Por un lado, en lo referente al técnico prevencionista en obra, ya que no se incluye al médico especialista en salud ocupacional. Por otro, tampoco logramos consenso a fin de que existiera la paritaria de obra en la relación laboral establecida por esta norma, fundamentalmente, porque las otras dos partes no estaban de acuerdo.

Con respecto a este tema, el sindicato entiende que se ha logrado un avance con relación a la norma 111 del año 1990.

SEÑOR SARTHOU.- Quisiera que los representantes del SUNCA nos dijeran cuáles son sus aspiraciones sobre cómo debe actuar en este tema el Poder Legislativo. Es decir, qué aspectos consideran que deberíamos desarrollar en este ámbito.

SEÑOR GRASIDE.- Entendemos que, antes que nada, deberíamos encontrar, junto con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y los Bancos de Previsión Social y de Seguros del Estado, una reglamentación para el sector que abarca el Convenio 150, esto es, la sistematicidad de la administración de las políticas de trabajo. Esta sería una cuestión importante porque lo que se aprobó el año pasado, si bien dio algunos resultados, de cualquier manera estaba sujeto a la voluntad de la Inspección General de Trabajo y Seguridad Social y a su convocatoria, sin haberse formalizado nunca ni haberse labrado actas, ni siquiera, de lo que considerábamos en forma tripartita entre los organismos públicos, empresarios y trabajadores.

Por otro lado, pensamos que debería hacerse una reforma de la Ley de Seguros de Accidentes, que reponga la responsabilidad civil del empleador, ya que en la actualidad dicha figura se dejó sin efecto, salvo en casos de dolo, falta grave o contravención agravada a la norma.

gcq

En relación con el procedimiento de inspección del Banco de Seguros del Estado con respecto al sector que está enmarcado en la ley de aporte unificado, dicho organismo sostiene que no posee ni potestad sancionatoria ni de suspender un acto riesgoso que detecte en el curso de una inspección. Naturalmente, la iniciativa que correspondería al Poder Legislativo sería la de ratificar el Convenio 167, que tiene que ver con las paritarias en obra y es específico de la construcción.

Por otra parte, creemos que debería sancionarse una ley que tuviera como base el Convenio 98 de la OIT, en lo que tiene que ver con el respeto de la actividad sindical y el amparo del trabajador delegado sindical.

En resumen, estas serían las principales y urgentes cuestiones que el sindicato estaría demandando al Parlamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la delegación del SUNCA. Volveremos a reunirnos para dar nuestra opinión.

(Se retiran de sala los representantes del SUNCA)

(Ingresa a Sala una delegación de funcionarios de PLUNA)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión da la bienvenida a integrantes del Sindicato de funcionarios de PLUNA, es decir, a Elina Rodríguez, Presidenta, a Adolfo Prego, Secretario General, a Dalmacio Suárez, Prosecretario y a Carlos Arres, delegado. Por otra parte, están presentes los señores senadores Susana Dalmás, Helios Sarthou, Luis Brezzo y quien habla, Rafael Michelini, ejerciendo la Presidencia.

Tienen la palabra.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Queremos trasladar a la Comisión la preocupación que tenemos por el proceso de adjudicación que se concretó recientemente en PLUNA, por el que se transformó en empresa de economía mixta. En ese sentido, vamos a dejar en este ámbito una serie de antecedentes en los que figura todo

gcq

el proceso de privatización y fundamentalmente lo que tiene que ver con esta última etapa.

En cuanto al aspecto laboral entendemos que se están haciendo una serie de apreciaciones frente a la opinión pública que no reflejan exactamente la verdad. Actualmente se está diciendo que hay garantías en el mantenimiento de la fuente de trabajo. Al respecto, pensamos que lo único que se estaría garantizando es el elemento retributivo. Afirmamos esto porque más allá de que en su momento el Gobierno electo --hoy en ejercicio-- a través del Secretario de la Presidencia, firmó un compromiso de intención de concretar una serie de alternativas que garantizaran este proceso de transición o, por lo menos, que minimizaran lo que a juicio del sindicato significa un componente de una operación riesgosa y negativa, tanto para el Estado como para los trabajadores, creemos que solamente se estaría garantizando el elemento retributivo.

Como integrantes del movimiento sindical uruguayo, consideramos que cuando se habla de que los funcionarios de PLUNA eventualmente podrían ser redistribuidos, no existe una garantía exacta del mantenimiento de la fuente de trabajo; lo que se mantiene es su calidad de funcionarios públicos. Actualmente, el Pluriconsorcio y la nueva conformación de esta sociedad anónima no han establecido con claridad cuál es el personal que quedaría en la nueva empresa. En este aspecto, señalamos que hay pautas que son claras. Entonces, a pesar de que hay una propuesta de desarrollo operacional que se refiere al mantenimiento de determinadas frecuencias regionales, los estándares en materia de aviación, más allá de matices, son básicamente los mismos. Por lo tanto, pensamos que debería existir una propuesta concreta cuantificada y calificada en términos generales acerca del personal que permanecería en la nueva empresa. Por otra parte, creemos que deberían fijarse los criterios con los que se va a seleccionar dicho personal.

Por otro lado, afirmamos que esta privatización no tiene precedentes. Cuando hicimos referencia a lo que sucedió en Aerolíneas Argentinas --que formalizó una asociación con Iberia-- destacamos que todo el personal pasó a formar parte de esa asociación. Sin embargo, en este caso la nueva empresa no tiene ningún tipo de compromiso u obligación con respecto al personal. Los funcionarios que eventualmente sean seleccionados por PLUNA S.A. pasarán en calidad de préstamo por un término de hasta noventa días y, en función de los criterios

que adopte el Pluriconsorcio, quedarán o no. Luego el funcionario tendrá hasta noventa días para decidir si se queda o no. Cabe destacar que esto significa algo así como dar un salto al vacío porque no existe reconocimiento de antigüedad ni otro tipo de garantías de estabilidad laboral.

Hemos cuestionado esta operación en todos los ámbitos y sostenemos que no tiene sentido el argumento de que aquí lo que se está haciendo es eliminar el déficit que le generaba al Estado la empresa PLUNA. Digo esto, porque en la actualidad el Estado se está haciendo cargo prácticamente de la totalidad del pasivo de la empresa. En estas condiciones, lo más factible --y no se necesita hacer futurología para saberlo--, es que si no se establecen garantías subsidiarias, un amplio porcentaje del personal va a optar por permanecer en la órbita del Estado. En este sentido, pensamos que no se puede legitimar este proceso que tiene un impacto, desde el punto de vista social, que trasciende la fuente de trabajo concreta de los funcionarios de PLUNA. Cuando se cuenta con personal que será de difícil reinserción y reubicación, por las características específicas de las tareas que desarrolla, cuando escuchamos declaraciones de prensa de un Director que expresa --no sabemos en función de qué-- que PLUNA tiene siete aviones, cuando cuenta con cinco, que hay una empresa que se conformaría con un 49% como ente autónomo y con un 51% estatal, pensamos que sería interesante que se dijera que hay una nueva empresa que está compuesta por 49% de capital estatal y 51% de capital privado.

Asimismo, se expresa que alrededor de setecientos funcionarios serían redistribuidos y doscientos quedarían en la nueva empresa. Al mismo tiempo, el señor Alberto Fagerman --que fue propuesto como Gerente General-- manifiesta que no habrá reducción de personal. Entonces, no entendemos claramente cómo se está procesando todo este tema. Sería interesante que los distintos actores involucrados, por lo menos, manejaran la misma información porque estas declaraciones, a nivel de los trabajadores, están creando una situación que va a determinar algún tipo de conflictividad.

Hemos recorrido distintas instancias de negociación y existe un compromiso de la Presidencia de la República en el sentido de integrar una serie de Comisiones. Concretamente, en la órbita del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social estaba comprometida la formación de una Comisión Especial en la que

participarían integrantes de este Ministerio, de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, de la Dirección de PLUNA y de sus trabajadores. Hasta el momento, no se ha puesto en funcionamiento y en este aspecto no queremos presumir intencionalidades. En todo caso sería oportuno que se procediera al cumplimiento concreto de alguno de los elementos que figuran en el acuerdo.

En el día de hoy sólo deseamos plantear simplemente una síntesis del problema y no queremos historiar todo el proceso porque más allá de que haya alguna referencia particular, el tema ha sido básicamente de dominio público. Reitero que vamos a dejar en poder de los señores senadores una serie de memorándun en los que explicamos claramente cuál es nuestra visión sobre este tema, circunscribiéndonos en este momento a lo que entendemos lesiona el derecho de los trabajadores. En ese aspecto, vamos a plantear un hecho sobre el que hemos llamado la atención en forma sistemática. No creemos que pueda hablarse de fuentes de trabajo sin hacer referencia a una empresa que exista efectivamente y a las garantías para que esta operación sea viable.

Entendemos que ese primer supuesto no se cumple, pero tampoco lo hacen los otros que se están manejando a nivel de la opinión pública.

Independientemente de que en la legislatura anterior hicimos una serie de contactos, nos parece que es de orden que esta nueva tenga un conocimiento exacto o, por lo menos, nuestra visión sobre este proceso.

SEÑOR DIAZ.- El acercamiento de este micrófono puede ser de rutina pero pienso que los trabajadores de PLUNA tenemos altas verdades para decir que hacen necesaria esta nueva tecnología.

Todos los aquí presentes estamos defendiendo la fuente de trabajo y esto se hace protegiendo los intereses de la empresa a la que uno pertenece, sea pública o privada. Nosotros, que hemos entrado por concurso y que nuestra especialización le ha salido miles de dólares a PLUNA ente autónomo, estamos molestos de que se regale PLUNA. Además, estamos preocupados porque se habla de que vamos a mantener la fuente de trabajo, pero eso no es correcto. Como decía la

compañera presidenta, nos dan la seguridad de que vamos a continuar siendo empleados públicos, como si nosotros viéramos en ello un premio. Sin embargo, nunca nos negamos a discutir seriamente con técnicos y expeptos en aviación comercial sobre la posibilidad de la transformación de la empresa. No tenemos miedo, señor Presidente, de pasar a la función privada, pero queremos determinadas garantías. Se nos dice que la condición en la que vamos a pasar a la nueva empresa es la de el libre juego de la actividad privada. Lógicamente, si el funcionario no sirve o hace alguna actividad incorrecta tendrá que irse, pero no sabemos qué garantías tienen aquellos que trabajan. ¿Qué sucede, por ejemplo, con los compañeros de una aerolínea que hacía el recorrido Montevideo - Colonia - Buenos Aires, con los pilotos que viajaban a Europa del este que recibieron sus salarios en cheques que rebotaron, con el hecho de que de un día para el otro cerró la empresa y de que existen denuncias en el Departamento de Prevención de Delitos? ¿Qué garantías tenemos cuando hasta ahora los representantes de los trabajadores no hemos logrado sentarnos a conversar con la parte empresarial sobre las condiciones que nos ofrecen? Digo esto porque la aviación es una actividad muy dinámica y podemos citar el ejemplo de la empresa Varig que cambió los aviones 747 --que llevan de 18 a 20 funcionarios a bordo-- por los 767 y al Duglas --que utilizan la mitad de los empleados-- por lo que despidieron a 800 funcionarios solamente entre el personal de cabina, es decir, azafatas o comisarios.

Entonces, estamos defendiendo a PLUNA ente autónomo porque pusimos sangre, sudor y lágrimas en su conformación y porque jamás ha tenido un accidente en sus más de sesenta años de vida y es orgullo de todos nosotros. PLUNA se vende en U$S 2:000.000 y nos garantizan el continuar siendo funcionarios públicos, como si eso fuera un premio, aunque, quisiéramos ver qué nos ofrece la actividad privada. Sin embargo, al ofrecernos igual sueldo en la empresa PLUNA ente autónomo y en PLUNA S.A., el 90% de los funcionarios va a elegir la estabilidad económica y no una aventura en momentos en que la aviación está en crisis en todo el mundo. Docenas de miles de aerolíneas han perdido dinero y sólo cuatro han ganado, dos privadas y dos públicas, SWISSAIR y una compañía del sudeste asiático.

No es la primera vez que concurrimos al Parlamento porque ya hemos estado reunidos por más de dos horas en la Comisión que estudia la reforma del Estado presidida por el diputado

Morelli, en la que denunciamos estos hechos. Nosotros queremos a PLUNA ente autónomo propiedad del Estado sujeta a derecho privado o no. Algún señor senador aquí presente estuvo en aquella Comisión como diputado que puede comprobar que nuestro planteamiento de los años 1991 y 1992 es el mismo que el de ahora. Nosotros queremos lo mejor para PLUNA pero entendemos que este no es el camino más apropiado.

SEÑOR SARTHOU.- Por las expresiones brindadas saco la conclusión de que no existe ningún elemento de norma escrita que regule la situación laboral en materia de categorías o de funciones. Quisiera que me ratificaran esto.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Quisiera hacer una apreciación. Hemos dicho sistemáticamente que PLUNA ente autónomo es un gran descalabro y lo es no precisamente por responsabilidad de sus trabajadores. Nosotros estamos en la Comisión de Presupuesto que funciona en la órbita de PLUNA y constatamos que existen aproximadamente entre 100 y 150 variantes de remuneraciones, cuando no hay esa cantidad de cargos. Entonces, venimos de una PLUNA "mamarrachesca" en cuanto a su estructura que ha sido responsabilidad de sus sucesivas direcciones, las que no han manejado ni siquiera criterios de empresa y mucho menos los criterios comunes en el ramo. Además no existen pautas concretas a nivel de la normativa privada. En honor a la verdad, queremos señalar que en el documento que le vamos a entregar firmado por el doctor Elías Bluth en nombre de la Presidencia de la República se habla de propiciar las negociaciones tendientes a celebrar un convenio colectivo de trabajo entre la organización de funcionarios de PLUNA y la nueva empresa a constituirse, PLUNA S.A. Ese es un compromiso del gobierno en función de una serie de negociaciones que se mantuvieron en su momento.

Solamente se habla de propiciar las negociaciones por lo que no hay un marco jurídico que regule habitualmente la actividad privada y quien opte o sea elegido por la nueva empresa no tiene reconocidas cuestiones mínimas. Por lo tanto ¿quién va a optar, después de veinte años de trabajo, por pasar a una nueva empresa cuando no se le reconoce la antigüedad y a los quince días puede ser despedido con un mes de indemnización? Parece que no es una opción muy lógica. Entonces, más allá de lo que señalábamos hoy sobre el pasivo del cual se haría cargo el Estado, si no se propician condiciones que sean potables en ese sentido, también se

gcq

estaría haciendo cargo de la masa salarial que corresponde a los trabajadores que eventualmente serían redistribuidos. Decimos "serían" redistribuidos porque nos preguntamos a dónde se puede redistribuir a un piloto, un técnico de rampa o aeronáutico. A su vez, tenemos conciencia de que cuando cada uno de los Sindicatos habla, se siente el ombligo del mundo y piensa que no hay perfiles ocupacionales próximos. Sin embargo, aquí hay que hacer dos salvedades. En materia aeronáutica a nivel nacional, la gente se forma en dos lugares: la Fuerza Aérea o PLUNA. Ese es un dato inevitable de la realidad.

De todas formas, a nosotros nos preocupa la vuelta de esta operación en un fenómeno similar al de Aerolíneas Argentinas, es decir, una operación ruinosa. Ojalá no lo sea puesto que apuntamos siempre hacia el aspecto positivo.

Este proceso ha sido muy complejo y ha tenido muchas dificultades, por ejemplo, con relación al Pluriconsorcio --que se formó de una manera y luego cambió su integración--, a las garantías, a los plazos --que se ampliaron o se revocaron en función de consideraciones jurídicas eventuales--, etcétera. Creemos que todo esto no da garantías al Estado y nosotros partimos de la base de que éste no es exclusivamente una entelequia, porque el Estado somos todos.

Cuándo se habla de la protección necesaria al contribuyente, queremos recordar que los trabajadores también contribuimos, no sólo con nuestro esfuerzo, sino también cuando pagamos nuestros impuestos. Más allá de no haber sido cogestores en este proceso, creemos tener el derecho y la obligación de opinar responsablemente, lo que significa marcar también una serie de cuestiones. Por ejemplo, nos preguntamos quién va a fiscalizar efectivamente esta operación dentro de un año. Se nos puede decir que habrá tres Directores del Estado; pero, ¿serán designados como lo fueron los anteriores? ¿Serán nombrados sin que se tenga en cuenta lo que el mismo legislador estableció a texto expreso para el caso de PLUNA, es decir que tengan especial idoneidad y conocimientos técnicos en la materia? O, en definitiva, el sistema político en general no va a estar atento a que este proceso se transforme en un operativo por el cual se venda el activo, el que al año vuelva y el Estado termine capitalizando. Entendemos que más allá del esfuerzo realizado por una parte del Gobierno, en el sentido de mejorar alguno de los mecanismos establecidos en el propio

pliego de licitación, no existen garantías suficientes.

Queremos ratificar que es una afirmación por lo menos falaz la de que se mantiene la fuente de trabajo. Además, es absolutamente inexacto decir que los trabajadores van a ver mejorados su oferta de trabajo y su salario. Deseamos puntualizar, por otra parte, que para este sindicato hubiera sido muy fácil decir en su momento a quienes representaban a la Presidencia de la República que de los 2047 trabajadores que, según se afirma, existen en PLUNA --en Uruguay hay 845-- queríamos un 90%. Sin embargo, no lo planteamos. Y no lo hicimos porque no queremos que luego quienes lleven adelante esta operación sostengan que no es rentable porque el sindicato, de alguna manera, intentó condicionarla. La operación será rentable o no, segura o no, pero lo será por cuenta exclusiva del Pluriconsorcio y de quienes la avalaron.

Los trabajadores hemos sido prudentes y responsables, pero también queremos decir que la prudencia tiene el límite concreto de las afirmaciones que se hacen inoportunamente. Entendemos que, a esta altura del proceso, debería haber una señal mucho más clara por parte de quienes están adquiriendo una empresa del Estado por U$S 2:000.000, cuando solo la sucursal de Buenos Aires tiene ese valor.

Los trabajadores del Estado no hemos tenido una posición estatista ni privatista. Inclusive, manifestamos, homologada por resolución de la asamblea, nuestra disposición a discutir la creación de una empresa de economía mixta, pero sobre nuevas bases. Es fácil hablar de privatizar, pero ¿es tan fácil decir quién garantiza los procesos? No estamos discutiendo posiciones filosóficas ni concepciones; estamos hablando del propio proceso. ¿Quién lo garantiza? ¿Se apuesta a que el Estado se haga cargo del 70% del pasivo, más el 70% de los funcionarios? ¿Dónde está la ganancia para el Estado y el beneficio para los trabajadores?

En cuanto al tema de la redistribución, queremos ser claros. Hoy existen distintos regímenes desde el punto de vista salarial en la Administración Central y en los entes del Estado. Eventualmente, esto puede lesionar los derechos de los trabajadores si no se los ubica en otra empresa del Estado, ya que significaría una rebaja salarial y un estatuto diferente.

Nuestro espíritu, más allá de seguir discutiendo el tema

gcq

en todos los ámbitos posibles, es trasladar nuestra preocupación y recordar que aquí no está todo resuelto. Este es un proceso largo, difícil y que, eventualmente, puede detonar un pico de conflictividad si no se toman una serie de medidas cautelares tendientes a minimizar un mal negocio. Nosotros vamos a seguir calificándolo de esta forma. Desearíamos poder sorprendernos y ver, dentro de dos años, que esta ha sido una operación rentable y beneficiosa para el país. Lamentablemente, el ejemplo de la vecina orilla es exactamente el inverso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber a cuánto asciende la masa salarial que paga PLUNA mensualmente.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Según el señor Presidente de PLUNA, serían aproximadamente U$S 1:400.000, lo que no es real si se toman los sueldos que se pagan a nivel nacional. Estimamos que la cifra es del orden de los U$S 800.000; pero desconocemos el costo de las gerencias en el exterior, que en algunos casos superan largamente los U$S 10.000 de remuneración mensual. Dado que se trata de cargos de particular confianza, sería interesante trasladar esa pregunta a los señores Directores.

SEÑOR DIAZ.- En el mes de febrero de 1995, por concepto de sueldos, sin tomar en cuenta horas extras, viáticos, etcétera, se pagaron exactamente $U 2:690.129, que al cambio del día --$U 6.05 por dólar-- representan aproximadamente U$S 448.000.

Quisiera agregar un dato más a lo manifestado por la señora Presidenta. En realidad, existieron dos pliegos: el actual y el anterior. ¿Cuáles son las diferencias? Se flexibilizan una serie de situaciones, se desregulan algunas condiciones que anteriormente lo estaban y, ante la sorpresa y preocupación de los trabajadores, se quita al Estado --es decir, a nosotros-- el poder de veto. Esto significa que si anteriormente se deseaba vender la sucursal de Buenos Aires en U$S 2:000.000 --aclaro que ésta es una suposición; no se tome de otra forma--, no se podía porque los tres Directores de PLUNA S.A. nombrados o designados de acuerdo con lo establecido en el artículo 187 de la Constitución podían vetar esa operación. Este poder de veto fue eliminado, por lo que supongo que es posible vender esa sucursal o hacer un "leasing back". Esto ocurrió con la empresa IBERIA, que vendió los aviones para pagar al Gobierno argentino lo que debía por la

venta de Aerolíneas Argentinas y, luego, los arrendó. En teoría, sería posible hacer un "leasing back" con los tres 737 que tenemos y el 707 que es propiedad de PLUNA. Se trata de cuatro aviones y uno arrendado a la empresa VARIG.

Además de todo esto, tenemos otra preocupación como uruguayos. La empresa que manejaría la parte operativa es VARIG. Puedo asegurar a los señores senadores que no existe una sola aerolínea bandera en el mundo --aclaro que por lo menos hay una en cada país-- que haya dado la concesión del manejo de los derechos de tráfico, que son del país, a una empresa bandera limítrofe, como es VARIG, aerolínea bandera del Brasil.

De esta forma, queremos señalar que estamos preocupados no solamente por nuestra situación, sino también acerca de si los derechos de tráfico serán negociados en el futuro de acuerdo con la conveniencia de la República Oriental del Uruguay. Asimismo, nos inquieta que en el caso de las bodegas de los aviones de PLUNA, que son manejados por PLUNA S.A., se haga la triquiñuela o la cosa "cantinflesca" de que esta última compañía las explote indirectamente --de acuerdo con el artículo 6º de la Ley Nº 16.211-- en lugar de la empresa del Estado, que no lo hace. Me pregunto si esos derechos de tráfico serán negociados buscando la conveniencia de los intereses del país o si, por el contrario, serán complementarios de los intereses que nos atrevemos a denominar de la cisplatina aeronáutica, que son negociados en función de los intereses de los brasileros. También queremos saber si el turismo, fuente fundamental de la industria sin chimenea, será complementario o le convendrá al Uruguay.

Reitero que todos esos aspectos nos inquietan; más aún cuando vemos --y con esto termino, señor Presidente-- que aquella cláusula que establecía mínimas garantías, o sea, el derecho de veto, se flexibiliza, se borra y, tal como lo establecen los códigos de las sociedades anónimas, en sus directorios manda la mayoría.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, agradecemos a los integrantes de la delegación de PLUNA por haber planteado sus preocupaciones en este ámbito.

Debemos señalar que todo lo que aquí se ha conversado consta en la versión taquigráfica, que posteriormente será leída por los restantes señores senadores. No obstante, nos

mantendremos en contacto.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 51 minutos)

gcq

Montevideo, 24 de febrero de 1995.

De: Dr. Elías Bluth (Secretario Designado de la Presidencia del Gobierno Electo)

A: Srs. Integrantes de la Comisión Directiva de la Organización de Funcionarios de PLUNA

Referencia: Privatización de PLUNA

En nombre del gobierno electo someto a Uds. las siguientes aclaraciones en relación al tema de referencia. Trátase fundamentalmente de confirmar los compromisos que el gobierno electo está dispuesto a asumir en el caso de que el Directorio de PLUNA resolviese hacer lugar al recurso interpuesto por PLURICONSORCIO y confirmara la adjudicación realizada en su oportunidad a favor de dicha empresa.

En mérito a lo antedicho, me cumple informarles lo siguiente:

1. El gobierno electo adoptará todas las medidas necesarias para asegurar el estricto cumplimiento por PLURICONSORCIO de todos los términos previstos en el pliego de condiciones que dio mérito a la adjudicación.

2. El gobierno electo se compromete a volver operativa la Comisión Tripartita de Negociaciones que funcionó en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

3. El gobierno electo se compromete a crear una instancia a través de la cual participará activamente en el proceso que se iniciará a partir de la confirmación de la adjudicación a PLURICONSORCIO con el objeto de:

ls.1

a. Establecer los mecanismos que aseguren el cumplimiento por parte de PLURICONSORCIO del plano de desarrollo operacional a que está comprometido de acuerdo al pliego de condiciones;

b. Propiciar las negociaciones tendientes a celebrar un convenio colectivo de trabajo entre la Organización de Funcionarios de PLUNA y la nueva empresa a constituirse, PLUNA S.A.

4. El gobierno electo adoptará a la brevedad las medidas necesarias para regularizar la situación de los trabajadores de PLUNA que no ingresarán a PLUNA S.A.

5. El gobierno electo ha tomado nota del Acta firmada en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social el 26 de mayo de 1994 entre representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA, del Poder Ejecutivo y de PLUNA y considera que se mantienen en vigor todas las obligaciones pendientes de ejecución asumidas en dicha Acta por el Poder Ejecutivo en relación a situaciones que aún no han sido resueltas a la fecha de esta comunicación.

6. El gobierno electo ha tomado conocimiento y da su aprobación a los términos de la resolución adoptada en el día de hoy por el Directorio de PLUNA creando una comisión para analizar la regularización presupuestal de los funcionarios del organismo y formule en el plazo de quince días a partir de su creación sus recomendaciones sobre las adecuaciones que fuesen necesarias de acuerdo al principio establecido en el considerando de dicha resolución.

Sin otro particular saluda a Uds. muy atentamente,

Dr. Elías Bluth
Secretario Designado de la
Presidencia de la República

ls.2

Se ejerce derecho de petición solicitando que no se haga lugar al recurso interpuesto contra la resolución del Directorio de PLUNA N° 10.848 de 4 de noviembre de 1994 que dejó sin efecto la adjudicación a favor de Pluriconsorcio de Aeronavegación de la licitación pública internacional N° 1-93.

AL DIRECTORIO DE PLUNA:

ENZO SCARPA ARAUJO, con cédula de identidad N° 1.285.133-4, domiciliado efectivamente en Cno. Maldonado s/n, ELINA SYLVIA RODRIGUEZ BRIZUELA, con cédula de identidad N° 1.211.984-1, domiciliada efectivamente el Luis de la Peña 740D y ADOLFO NELSON PREGO BANDERA, con cédula de identidad N° 1.198.969-3, domiciliado efectivamente en Vicente Yañez Pinzón 4489, constituyendo los tres domicilio a los efectos de estas actuaciones en Maldonado 1287 (sede de la Organización de Funcionarios de PLUNA y de la Organización de Técnicos Aeronáuticos del Uruguay, al Directorio de PLUNA decimos:

Que conforme al artículo 30 de la Constitución de la República, venimos a ejercer el derecho de petición ante ese directorio, al que pedimos que no revoque, su Resolución N° 10.848, por la que dejó sin efecto la adjudicación a favor de Pluriconsorcio de Aeronavegación, de la Licitación Pública Internacional N° 1-93, conforme a los siguientes fundamentos:

- HECHOS -

1.- Por resolución N° 10.474 de fecha 21-6-94 el Directorio de PLUNA adjudicó la Licitación Pública Internacional N° 1-93, al Consorcio Pluriconsorcio de Aeronavegación.

2.- Ante el reiterado incumplimiento de las obligaciones asumidas por los adjudicatarios y después de haberles otorgado un plazo de gracia al que los mismos no tenían derecho, PLUNA resolvió, por resolución de su Directorio N° 10.848 de 4-11-94, dejar sin efecto la adjudicación indicada en el numeral anterior.

cbl

Al tomar esta segunda resolución, ese Directorio actuó conforme a derecho y a la conveniencia del ente y de la salvaguarda de su patrimonio.

3.- Hemos tenido conocimiento de que se interpuso recurso de revocación contra el acto administrativo indicado en el numeral anterior.

Ante esa situación, venimos a ejercer el derecho de petición para solicitar a ese Directorio que mantenga el acto por el cual dejó sin efecto la adjudicación de la Licitación Pública N° 1-93 y que deniegue el recurso o cualquier otra solicitud de revocación de ese acto que se le haya formulado o se le formule.

- DERECHO-

I - Legitimación para actuar de los peticionantes

Conforme a la Constitución de la República, sólo se requiere la calidad de "habitante", que todos los comparecientes tenemos, para ejercer el derecho de petición ante cualquier autoridad de la República.

No obstante, los comparecientes estimamos conveniente señalar desde ya, que como funcionarios del ente autónomo PLUNA somos titulares de un derecho directo, personal y legítimo, que nos legitimará oportunamente para deducir los recursos administrativos e interponer acción de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo contra cualquier acto de ese Directorio contrario a una regla de derecho o dictado con desviación de poder.

Queremos señalar también, que si bien comparecemos en forma persona, en defensa de nuestro interés y derecho, lo hacemos también por decisión de la asamblea del Sindicato de Trabajadores de PLUNA. Debe entenderse en consecuencia, que más allá de las formalidades legales, actuamos en representación del interés colectivo de los funcionarios de ese ente autónomo. (Const. artículo 57, Convenio 87 de OIT y Convenio 151 de OIT).

II - Fundamentación de ese petitorio

Este petitorio podría fundarse en razones de conveniencia, no obstante lo haremos exclusivamente en razones de derecho.

Sobran en efecto argumentos para señalar la inconveniencia de continuar un proceso de licitación, de enorme importancia no sólo para el futuro del ente sino para el país entero, con licitantes que no quisieron o no pudieron cumplir las obligaciones asumidas. Queremos señalar sin embargo, que aun cuando sabemos que el Directorio de PLUNA y nuestro sindicato tienen diferente opinión en cuanto a la privatización de las empresas del Estado, no pretendemos agraviar al actual, ni al anterior Directorio del Ente, atribuyéndole la intención de privatizar con el primero que venga y en cualquier condición.

Al formular una fundamentación exclusivamente jurídica, no estamos recurriendo a formalidades o leguleyerías. Por el contrario: estamos actuando, de acuerdo a nuestras convicciones democráticas, que nos indican que la mayor garantía para todos, es que todos, especialmente los órganos públicos, actuén conforme a derecho. A poco que se medite, se advertirá que las normas en que fundamos nuestro petitorio, son en realidad normas de garantía de buena administración. Si insistimos en la inadmisibilidad de que los adjudicatarios pretendan desligarse de las obligaciones asumidas y se declaren por sí y ante sí sustituidos por otras personas, no lo hacemos por un mero formalismo jurídico, sino porque entendemos que en el cumplimiento de ese formalismo está la garantía de la buena administración y de todo el procedimiento de licitación pública. Si señalamos que el Directorio no puede adjudicar la licitación a unas personas y luego contratar con otras, no lo hacemos en base al mero formalismo de si el consorcio constituye o no en nuestro derecho una persona jurídica, sino en atención a la necesaria cristalinidad de las contrataciones del Estado. En fin: si conforme a la Constitución de la República, que sanciona con nulidad los actos dictados con desviación de poder, reclamamos una causa fundada en la conveniencia del Ente

para todo acto jurídico emanado del mismo, no hacemos más que defender uno de los fundamentos del estado de derecho.

1 - La administración no puede continuar el procedimiento ante el desinterés de dos de los adjudicatarios

1.1- Por acto administrativo de 29 de julio pasado, ese Directorio adjudicó la licitación a Pluriconsorcio de Aeronavegación.

Debe tenerse presente que los adjudicatarios utilizaron la figura jurídica "consorcio", prevista en la Ley N° 16.060.

Surge del texto expreso de esa ley (artículo 501) que el consorcio no es una persona jurídica, sino un conjunto de personas físicas o jurídicas. La existencia de un contrato de consorcio entre ellas no produce más efecto frente a terceros, que el que una o varias de ellas, ejerzan la representación contractual de las demás.

Obviamente no son de recibo, en este caso, las teorías aplicables en otras circunstancias, en cuanto a la personería jurídica de hecho. Ante el texto legal expreso en el sentido de que el consorcio no tendrá personalidad jurídica, es imposible sostener que la tiene.

En esas condiciones, cuando ese Driectorio adjudicó la licitación al consorcio, lo que hizo fue adjudicarla a las personas físicas y jurídicas que integraban el mismo, que eran Los Cipreses SA, TEVYCOM FAPECO SA, el señor contador Roberto Cobelli y Varig SA.

El punto consiste pues, en determinar si después de haber adjudicado la licitación a esas personas determinadas, puede ese Directorio celebrar el contrato, que es culminación del proceso licitatorio, con otra u otras personas diferentes.

1.2- No debe confundirse la situación que nos ocupa, con la posibilidad de que el adjudicatario, solicite a la

cb4

administración que se le sustituya por otra persona.

El derecho nacional admite excepcionalmente esa sustitución. En efecto: el decreto 95-991 (que no hace más que recoger el criterio ya establecido en el Decreto 575-66, el decreto 104-68 y la Ley 15.903), dispone en su artículo 64: "Celebrado el contrato, o encontrándose en ejecución, sólo podrá aceptarse su cesión a otra firma a solicitud fundada del adjudicatario y siempre que el organismo contratante lo consienta, previa demostración de que el nuevo adjudicatario reune o da las mismas seguridades de su cumplimiento".

Como se advierte, conforme al derecho vigente, la administración por sí sola no puede lícitamente sustituir al adjudicatario. Sólo puede hacerlo, si lo entiende conveniente, en caso que el adjudicatario se lo solicite expresamente. Tal solicitud expresa no ha existido: ni Los Cipreses SA, ni el contador Cobelli han pedido a PLUNA autorización para ceder a otras personas el derecho a contratar que se le había otorgado por el acto de adjudicación.

1.3- No es por gusto que la ley dispuso así las cosas.

La solución legal no hace más que dar garantía de la cristalinidad de la contratación. Si después de haber adjudicado la licitación a favor de un grupo de personas, entre los que se encuentran Los Cipreses SA y el señor contador Roberto Cobelli, PLUNA contratara con otro grupo similar al original, pero en el que no aparecen aquellas dos personas sino otras, estaría incurriendo en responsabilidad ante los adjudicatarios originales.

Aun en el caso que Los Cipreses SA y el contador Cobelli solicitaran a ese Directorio, ser sustituidos por otras personas en su calidad de adjudicatarios, el Directorio debería valorar la circunstancia de que al acceder estaría liberando de responsabilidad a los primitivos adjudicatarios.

cb5

Adviértase el absurdo en que se incurriría, si en lugar de revocar la adjudicación ante el no cumplimiento de los adjudicatarios, se optara por celebrar el contrato con un conjunto de personas parcialmente diferente a los adjudicatarios originales. Por un lado se liberaría gratuitamente y sin causa lícita aparente, de la responsabilidad en que obviamente incurrieron Los Cipreses SA y el contador Cobelli, al no cumplir la licitación para la que habían oportunamente ofertado. Pero además el propio Ente se vería obligado ante los dichos contador Cobelli y Los Cipreses SA, si manteniendo una adjudicación a su nombre contratara con otras personas.

En otras palabras, si no se mantiene la revocación del acto de adjudicación, el Ente renuncia a reclamar indemnización por el incumplimiento de los adjudicatarios y en cambio se hace responsable ante dos de ellos, al no cumplir la adjudicación.

1.4- Queremos señalar, con los debidos respetos a ese Directorio integrado por ilustrados juristas, que no debe confundirse la posibilidad de sustituir a uno o varios de los adjudicatarios, con la mención incluída en el documento que vincula a los consorciorados entre sí, en el que se hace referencia a la posibilidad de que alguno de ellos ceda total o parcialmente sus respectivas participaciones a terceros.

Ese es obviamente un negocio entre los consorciados que de ninguna manera obliga ni puede obligar al Ente, porque como ya señalamos , al no ser el consorcio persona jurídica la adjudicación hecha por Pluna solo puede entenderse a favor de las personas físicas y jurídicas que conjuntamente asumieron la obligación de contratar al introducir su oferta en el proceso de licitación.

De la lectura del documento de consorcio, surge que así lo entendieronlos propios consorciados, cuando pactaron entre ellos, que dicha sustitución sólo tendría valor si fuera aceptada por Pluna.

mao6

1.5- Pero hay más aún: el art. 19 del dec. 772-91, dispone expresamente, que una vez constituída la sociedad anónima, la transferencia de acciones, requerirá la autorización del Poder Ejecutivo. Cabe preguntarse: si la norma jurídica quiso expresamente, que la sustitución de los dueños de las partes de capital no fuera aceptada por el Directorio, sino que impuso su aceptación por el propio Poder Ejecutivo, ¿será razonable que el Directorio pueda por sí solo aceptar la sustitución de los propietarios del capital antes de constituír la sociedad pero cuando ya estaba hecha la adjudicación?

Creemos que una interpretación racional del art.19 del dec. 722-91 debe llevar a la conclusión de que ese Directorio no está facultado para aceptar la sustitución de alguno o algunos de los consorciados, a los que oportunamente se adjudicó la licitación.

Si alguno de los consorciados no está dispuesto a celebrar el contrato conforme al pliego y la adjudicación, la única actitud posible del Directorio, es revocar la adjudicación y reclamar las indemnizaciones de que son deudores los adjudicatarios.

2- El contrato de consorcio celebrado entre los adjudicatarios ha sido resuelto en pleno derecho

2.1- El contrato de consorcio que vinculó entre sí a los adjudicatarios contenía una condición resolutoria expresa, que se ha cumplido. Por lo tanto debe entenderse que dicho contrato de consorcio ya no existe.

En efecto: en la cláusula segunda del contrato de consorcio, los consorciados pactaron que: "Este contrato quedará resuelto y extinguido de pleno derecho, si al momento del cierre para la presentación de ofertas, no se hubieran obtenido en favor del consorcio o de los exigidos por el pliego, a saber: de mantenimiento de oferta y de fiel cumplimiento del contrato, inclusive la de futuras inversiones".

Es un hecho notorio que al momento del cierre de la presentación de ofertas, no se habían obtenido las fianzas necesarias. En ese momento --es decir mucho antes de que el Directorio les intimara el otorgamiento de las garantías-- el contrato de consorcio había quedado resuelto de pleno derecho.

La condición resolutoria expresa actúa de pleno derecho. Es decir que la resción del contrato de consorcio se produjo sin necesidad de acto alguno por parte de los consorciados ni de PLUNA.

Debe señalarse que la circunstancia a que hacemos referencia en este numeral está íntimamente relacionada con lo que señalamos en el numeral anterior. En efecto: la actitud de Los Cipreses S.A. y del Cr. Cobelli, es la propia de quien entiende que el contrato de consorcio que los relacionaba con los otros adjudicatarios, ha dejado de existir de pleno derecho. En otros términos: los actos de los consorciados, posteriores a la resolución del contrato de consorcio, son inequívocos en el sentido de que, por lo menos dos de ellos, se consideraron liberados en virtud del efecto automático de la cláusula segunda del contrato de consorcio que PLUNA conocía.

2.2- Si el Directorio de Pluna había estimado aceptable la propuesta de un grupo de personas, porque éstas habían constituido un consorcio para actuar conjuntamente, la desaparición de ese consorcio obliga a dejar sin efecto el acto de adjudicación.

maoB

En resumen: el Directorio adjudicó a un consorcio, es decir a un grupo de personas que habían celebrado entre sí un contrato con la finalidad específica de presentarse a esta licitación. Ese contrato entre los adjudicatarios dejó de existir. Pero además, parte de los adjudicatarios manifiesta su desinterés en el negocio y sus ex consorciados ofrecen sustituirlos por otros. ¿Para que se va a mantener un acto de adjudicación a favor de un consorio que ya no existe y de unos adjudicatarios que no están dispuestos a mantener su oferta?

3- <u>En cuanto a las garantías ofrecidas</u>.

Ni los peticionantes, ni el Sindicato de PLUNA tienen información fehaciente en cuanto a las garantías otorgadas.

Por lo tanto no fundamos expresamente este petitorio en la falta de dichas garantías. Estamos seguros que los señores directores valorarán correctamente este aspecto y tendrán en cuenta al hacerlo la eventualidad de sus responsabilidades personales.

-PETITORIO-

Por todo lo expuesto al Directorio de PLUNA solicitamos:

1°- Tenga por presentada esta petición.

2°- Incorpore nuestro petitorio, y las actuaciones a que el mismo dé lugar, al expediente en que se tramite el recurso interpuesto por TEVYCOM FAPECO S.A. contra la Resolución del Directorio de PLUNA N° 10.848.

3°- Nos notifique las resoluciones que se dicten en el expediente indicado en el numeral anterior.

4°- En definitiva se resuelva el recurso interpuesto por TEVYCOM FAPECO S.A. manteniendo en toda su vigencia la resolución 10.848 de ese Directorio.

PRIVATIZACION DE PLUNA

Situación de la licitación pública internacional Número 1/93

I) Por resolución Nro. 10.474 el Directorio de PLUNA adjudicó la licitación pública internacional N° 1/93 al PLURICONSORCIO DE AERONAVEGACION integrado por VARIG S.A. en calidad de operador principal y TEVYCOM FAPECO S.A., LOS CIPRECES S.A. y el contador Roberto COBELLI, estos tres últimos como futuros accionistas de PLUNA S.A.

II) La referida resolución fue notificada al adjudicatario el día 1° de agosto de 1994. El adjudicatario no dio cumplimiento en tiempo a las obligaciones establecidas en los literales a) y b) del artículo 3.4.2. del Pliego de Bases y Condiciones (constitución de Garantías) y la establecida en los incisos 1 a 3 del artículo 6.2.1. del referido Pliego (Constitución de PLUNA S.A. y presentación ante la Inspección General de Hacienda). Visto esto el Directorio de Pluna por resolución N° 10.629 del 18 de agosto de 1994 dispuso que la Sala de Abogados del Ente se pronunciara sobre estos hechos y las medidas a adoptar.

III) El 19 de agosto de 1994 se expidió la Sala de Abogados de PLUNA, emitiendo su dictamen por unanimidad; expresando:
1. Que efectivamente se ha incumplido por el PLURICONSORCIO de AERONAVEGACION las obligaciones que surgen de los literales a) y b) del artículo 3.4.2. y de los incisos 1ro. al 3ro. del artículo 6.2.1. del pliego de bases y Condiciones aplicable.

2. Que de acuerdo al artículo 3.4.3. del Pliego aplicable, el Directorio de PLUNA tiene la facultad de aplicar las sanciones que en los literales a) y d) establecen.

mim

3. Que en consecuencia en el caso de incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales a) y b) del artículo 3.4.2., el literal c) del artículo 3.4.3., establece como sanción específica, pero de aplicación facultativa, la revocación de la adjudicación, con pérdida de la garantía de Mantenimiento de oferta.

4. Que por otra parte, ante el incumplimiento de las obligaciones establecidas en los incisos 1ro. a 3ro. del artículo 6.2.1., el Directorio está facultado para aplicar las sanciones establecidas en los literales a), b) y c) del artículo 3.4.3.

5. Que el artículo 3.4.4. del Pliego establece la mora automática en caso de falta de cumplimiento de las obligaciones del Oferente, Operador Principal, Adjudicatario o PLUNA S.A.

6. Por lo tanto, la Sala entiende que el Adjudicatario ya ha caído en mora y en consecuencia el Directorio está en condiciones de revocar inmediatamente la adjudicación.

7. Que no obstante, la Sala reconoce que existe doctrina y jurisprudencia respecto de la mora automática, que por el contrario sostiene que pese a practicarse la mora automática, debe igualmente procederse a intimar el cumplimiento.

8. Que entonces dada esa posición doctrinaria y jurisprudencia, a los efectos de mayor seguridad jurídica, máxime considerando la posibilidad de acciones judiciales posteriores, la Sala aconseja que si el Directorio lo estima conveniente, en lugar de revocar inmediatamente la adjudicación, puede disponer que se intime el cumplimiento bajo apercibimiento de revocación y "mutatis mutandis" lo mismo respecto de las obligaciones del artículo 6.2.1. incisos 1 a 3.

mim

IV) Visto el referido dictamen, el Directorio de PLUNA, con el voto contrario del Director Juan Carlos Bugallo, por resolución N° 10.632, del 19 de agosto, dispuso, siguiendo el dictamen de la Sala de Abogados.

"1. Intimar al PLURICONSORCIO de AERONAVEGACION el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales a) y b) del artículo 3.4.2. del Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Pública Internacional adjudicación con pérdida de la Garantía de Mantenimiento de Oferta de no hacerlo dentro de un plazo que vence el 31 de agosto de 1994.

2. Intimar al PLURICONSORCIO de AERONAVEGACION el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los tres primeros incisos del artículo 6.2.1. del Pliego de Bases y Condiciones, dentro del mismo plazo del artículo anterior, bajo apercibimiento de aplicar las sanciones correspondientes del Pliego de Bases y Condiciones".

La referida intimación se cumplió el día 22 de agosto de 1994, notarialmente por el Esc. Omar Gelos Rodríguez.

V) Por otra parte, el día 15 de agosto de 1994, fecha en que había vencido el plazo de cumplimiento de las obligaciones antes referidas, el adjudicatario presentó nota a PLUNA, consultando sobre el valor de la U.O.E. (Unidad Operativa Evaluada) a los efectos de determinar el capital a considerar en la constitución de PLUNA S.A. La consulta se presenta por Fax a las 17:16 horas del día en que vencía el plazo para haber acreditado ante PLUNA, que PLUNA S.A. ya estaba constituida y presentada a la aprobación de la Inspección General de Hacienda (artículo 6° del Pliego), por lo tanto se presentó tarde, y sin que PLUNA pudiera expedirse en tiempo útil para que el adjudicatario cumpliera en plazo.

El Directorio de PLUNA, por resolución N° 10.652, del 19 de agosto de 1994 dispuso res-

mim

ponder la referida consulta notificándose notarialmente la resolución el día 24 de agosto de 1994.

VI) El día 31 de agosto de 1994, se presenta el PLURICONSORCIO adjudicatario expresando que viene a dar cuenta del cumplimiento de las obligaciones resultantes de la adjudicación, diciendo que:
1. En cuanto a la constitución de PLUNA S.A., ese día se presentó el contrato social ante la Inspección General de Hacienda, con la boleta de depósito de la integración inicial mínima y las correspondientes boletas de suscripción.
2. En cuanto a la constitución de las garantías, han formalizado la solicitud de contratación de un seguro de caución en el Banco de Seguros del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 4.3.3. apartado b) del Pliego de Bases y Condiciones, por lo que debería estarse a la comunicación del referido Banco.

VII) Conjuntamente con el referido escrito, se presentó fotocopia simple de una acta del día 26 de agosto de 1994 por la que se modificaron los artículos 5° y 9° del contrato de consorcio del 3 de marzo de 1994 estableciéndose que:
1. La sede del consorcio es en Río Negro N° 1362 (oficinas de Varig).
2. el representante único del consorcio es TEVYCOM FAPECO S.A.

VIII) El mismo 31 de agosto de 1994 el Directorio del Banco de Seguros del Estado comunica por nota a PLUNA que ese día Varig ofreció al Banco contragarantías a los efectos de cumplirse con los requisitos previstos en la licitación pública internacional N° 1/93 de PLUNA, detallándose las contra-garantías.

mim

En esa nota, el Banco de Seguros del Estado pone en conocimiento de PLUNA que los servicios del Banco han informado que recién el 9 de setiembre estarán en condiciones de expedirse.

XI) el 19 de setiembre de 1994, diez días después de la fecha anunciada, el Banco de Seguros del Estado, por nota firmada por su gerente general informó a PLUNA que ese día se completó la tramitación de los seguros solicitados por el PLURICONSORCIO DE AERONAVEGACION y por lo que el Banco "están en condiciones de emitir las siguientes pólizas:
a) cumplimiento de contrato por U$S 3:500.000 con vencimiento 8/3/95;
b) cumplimiento de contrato sobre futuras inversiones por U$S 1:000.000 con vigencia de hasta cuatro años.

XII) El día 29 de setiembre de 1994 el adjudicatario presentó en PLUNA un escrito fechado el 26 de setiembre de 1994, por el que se comunica a PLUNA que de acuerdo al artículo 12 del Contrato Constitutivo de Consorcio, se alejaron del mismo, renunciando a los derechos que dicho contrato los confiere, "LOS CIPRESES S.A." y el Cr. Roberto COBELLI.
El referido alejamiento fue aceptado por los otros miembros del Consocio "bajo condición de su aprobación por PLUNA".
Entonces, solicita a PLUNA que acepte el alejamiento de los consorciados "LOS CIPRESES S.A." y el Cr. Roberto COBELLI, dejando establecido que con anterioridad a la iniciación de actividades como sociedad de economía mixta PLUNA S.A.: y previa la autorización pertinente, se hará efectiva la incorporación de un porcentaje

de capitales nacionales privados que posibilite que el total de los capitales de origen nacional (Público o privado) tenga la mayoría accionaria y disponga de la mayoría de los votos computables.
Adjunta fotocopia certificada notarialmente del acta modificativa del consorcio.

XI) El día 4 de octubre de 1994 se recibe una nota suscrita por TEVYCOM FAPECO S.A. en representación del consorcio adjudicatario por lo que solicita a PLUNA autorización para incorporación al consorcio de los señores Santiago Mesa Redes y Víctor Hugo Mesa Redes.
Expresa que los referidos señores Mesa se proponen adquirir, según se acuerde el 50% de las acciones de la Serie B, asegurándose así la integración de un porcentaje suficiente de capitales privados de indudable origen nacional (público o privado) se ajuste al Pliego".

XII) El mismo día 4 de octubre de 1994 se recibe un escrito presentado por los señores Santiago Mesa Redes y Víctor Hugo Mesa Redes de tenor similar a la suscrita por TEVYCOM FAPECO S.A., expresando los siguientes datos y adjuntando los documentos que el Pliego de Bases y Condiciones requieren en el sobre N° 1.
1. Datos Personales:
   a) Santiago Mesa Redes, de estado civil casado de 42 años de edad.
   b) Víctor Hugo Mesa Redes, de estado civil casado de 40 años de edad.

   2. Declaración jurada a los efectos de lo establecido en el artículo 4.2.1°. del Pliego de Bases y Condiciones, declaran bajo juramento que no existe a su respecto incompatibilidad para contratar según los Decretos números 95/91 y 144/92 y

que a la fecha no se encuentran declarados en quiebra, ni sujetos a otros procedimientos concursales.

3. Declaración de que conocen y aceptan todas y cada una de las obligaciones, responsabilidades y demás cláusulas del Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Pública internacional N° 1/93 y las normas jurídicas referidas al mismo, especialmente los artículos 28 y 29 del decreto número 722/991 y modificativos.
4. Declaración de renuncia desde ya, a toda inmunidad de jurisdicción y ejecución, reconociendo como única jurisdicción válida la de los Tribunales de la República Oriental del Uruguay.
5. Certificado policial de vecindad del señor Santiago Mesa Redes, que acredita su domicilio real en Pedro Berro 868 apto. 201. Montevideo.
6. Mismo certificado referido al señor Víctor Hugo Mesa Redes que acredita su domicilio en el país.
7. Fotocopias certificadas de las credenciales cívicas de cada uno de los señores Mesa que acredita su nacionalidad uruguaya.

XIII) El 10 de octubre de 1994 los señores Mesa presentaron los estados de situación patrimonial de cada uno de ellos al 30 de setiembre de 1994 y certificados notariales que acreditan la titularidad de propiedades y derechos.

1. Estado de situación patrimonial al 31/7/94 y estado de resultados desde el 1/9/93 al 31/7/94 de Urfix S.A.: aprobados por la Asamblea General Ordinaria de accionistas del 30/9/94. Los referidos estados fueron compilados por el Cr. Luis Enrique Patrón Etchebarne quien deja constancia que no los ha auditados y en consecuencia no expresa opinión sobre ellos.

It. 3.

2. Estado de situación patrimonial al 31/8/94 y estado de resultados desde el 1/9/93 al 31/8/94 de NEUTRAL S.A. aprobados por la Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 9/9/94; que merecen las mismas observaciones que los estados referidos en el numeral 1).
3. Balance consolidado de situación patrimonial al 30/6/94 de S. Mesa y Cia., certificados pero no auditados por el Cr. Carlos Ricardo Requena Carrión.

XIV) El 11/10/94 los señores Mesa presentan la siguiente documentación:
1. Información de que la Agencia de Quiniela N° 46 de la que ellos son titulares, es una cuota-parte de la Banca de Cubierta de Quiniela de Montevideo.
2. Informe sobre las actividades empresariales de los señores Mesa.

XV) Por otra parte, el día 4 de octubre de 1994 se presentó la siguiente documentación:
1. Seguro de fianza por cumplimiento de inversiones de contrato expedido por el Banco de Seguros del Estado cuyo objeto es el establecido en el artículo 3.4.2. a) del Pliego de Bases y Condiciones. Este seguro se expide por U$S 1:500.000, y vence el 18 de marzo de 1995, o hasta la extinción de las obligaciones del contrato cuyo cumplimiento sobre, si este hecho ocurriese primero. En ella consta expresamente que "la no renovación de la presente póliza por el asegurador a su vencimiento, no dará derecho a reclamación alguna".

It. 4

2. Una fianza otorgada por ING BANK (International Nederlander Bank - Uruguay S.A.) por la suma de U$S 2:000.000 por el período que va del 30 de setiembre de 1994 al 8 de marzo de 1995. Por el referido documento, el ING BANK garantiza solidariamente las obligaciones que ante PLUNA contraigan Santiago y Víctor Hugo Mesa Redes por concepto de la licitación pública Internacional N° 1/93 adjudicada al PLURICONSORCIO DE AERONAVEGACION, consta que la referida garantía estará a disposición de PLUNA y no demandarán ningún trámite especial para hacer efectivo su cobro, bastando la entrega del documento. La firma de los representantes del Banco son certificadas por escribano público y a continuación de esa certificación, suscriben un documento en el que manifiesta su conformidad con que PLUNA presenta esta garantía al cobro si;
   a) no se hubiera procedido a la renovación de la garantía de fiel cumplimiento del contrato por la suma de U$S 3:500.000 referida en el artículo 3.4.2. a) del Pliego de Condiciones de la referida Licitación, con una antelación de treinta (30) días a su vencimiento, y/o;
   b) no se hubiere procedido a la renovación de las garantías de futuras inversiones por la suma de U$S 1:000.000 referida en el artículo 3.4.2 b) del Pliego de Condiciones de la referida Licitación, con una antelación de treinta (30) días a su vencimiento y/o;
   c) si se hubiera producido un incumplimiento del "PLURICONSORCIO DE AERONAVEGACION"
3. Un seguro de caución expedido por el Banco de Seguros del Estado, que cumple con lo establecido en el artículo 3.4.2. lit. b) del Pliego, por U$S 1:000.000. Dado que el mismo no tiene fecha expresa de vencimiento, según constan en él,

"este seguro rige hasta la extensión de las obligaciones del proponente". El referido seguro contiene una condición especial que determina las causales de incumplimiento, que se ajusta al Pliego.

4. Una carta en papel membretado de VARIG suscrita por dos firmas no aclaradas que invocan representación de VARIG S.A. y de Santiago y Víctor Hugo Mesa Redes que no acreditan. En la misma se expresa que todas las garantías presentadas "son entregadas en el entendido que se autorizará al alejamiento de "LOS CIPRESES S.A." y del Cr. Roberto COBELLI y la incorporación de los señores Santiago y Víctor Hugo Mesa Redes en un todo de conformidad a las notas remitidas por el PLURICONSORCIO DE AERONAVEGACION de fecha 26 de setiembre y 4 de octubre del presente año".

XVI) La oficina de Planeamiento y Presupuesto, solicitó al estudio jurídico consultor externo BADO, KUSTER, ZERBINO Y RACHETTI un dictamen sobre, entre otras cosas, si las garantías presentadas cumplían con los requisitos del Pliego y eran por ende suficientes.
El dictamen se emite el 19 de octubre de 1994 y es categórico:
Los documentos presentados coliden jurídicamente con las exigencias del Pliego, por no cubrir todo el plazo establecido en el artículo 3.4.2. in fine, del Pliego de Bases y Condiciones.

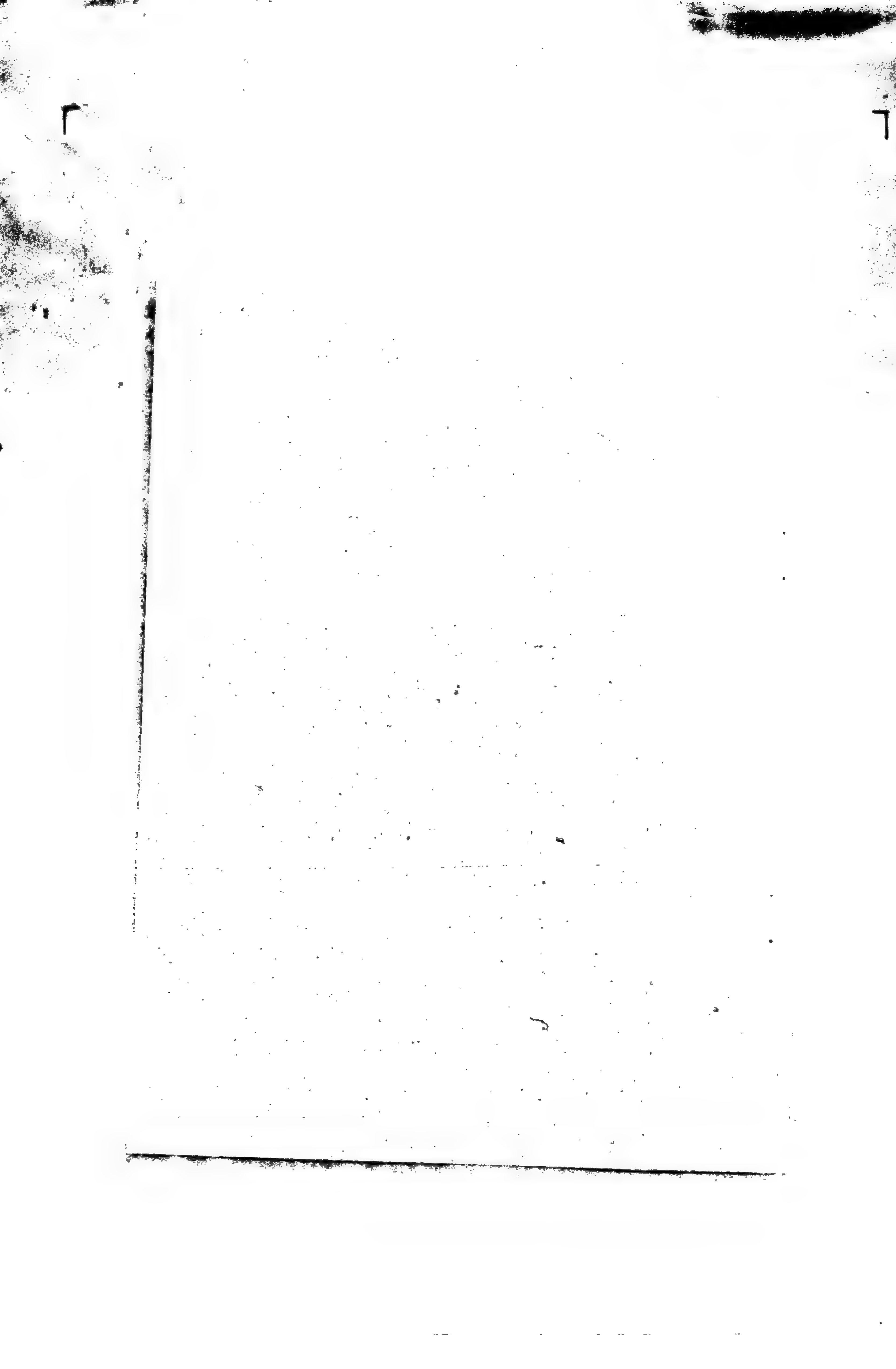
XVII) Considerando este informe y el estado de la licitación, el Directorio solicitó un informe a la Sala de abogados de PLUNA.
La misma, emitió su dictamen el 28 de octubre de 1994. En el mismo expresa que las garantías presentadas fueron constituidas una vez vencido el plazo previsto en el Pliego y también en la intimación efectuada por PLUNA.

Agrega además, que dichas garantías no reúnen los requerimientos exigidos en el Pliego de Condiciones, "por lo que exponen al Estado al serio riesgo de ver desprotegidos sus derechos ante un eventual incumplimiento del adjudicatario. En su mérito, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3.4.3. c) del Pliego de Condiciones, PLUNA está facultada para revocar válidamente la adjudicación". La Sala de abogados hace notar que la cesión de cuota del consorcio no fue presentada en forma, y si lo fuera, "implicará una disminución en el respaldo económico de la oferta, toda vez que el patrimonio de los cesionarios es sensiblemente inferior al de los cedentes".
La Sala, también plantea la posibilidad, de que el consorcio adjudicatario esté extinguido por obra de haberse operado la condición resolutoria prevista en la cláusula segunda del Contrato de Consorcio.
Por último, la Sala sugiere que el Directorio, previamente a adoptar resolución sobre el asunto, de vista de las actuaciones.

XVIII) El 4 de noviembre de 1994, el Directorio aprueba la resolución N° 10.848, por la misma se dispone: "Sanciónase al PLURICONSORCIO DE AERONAVEGACION con la revocación por incumplimiento de la adjudicación de la Licitación Pública Internacional N° 1/93 dispuesta por resolución N° 10.474 del 21 de junio de 1994.
La resolución se fundamenta en el incumplimiento del adjudicatario de presentar garantías en tiempo y forma y sobre todo, por no cumplirse el plazo de 12 años requerido expresamente en el Pliego, sin perjuicio de que existe un principio de derecho administrativo que reza que en los contratos de trato sucesivo, las garantías de cumplimiento de contrato deben constituirse por

todo el plazo de las obligaciones contractuales. Asimismo, las garantías fueron presentadas bajo condición, lo que las hace inexistentes, ya que la constitución de las garantías debe ser previa a cualquier autorización (futura, eventual e incierta) de los cambios del Consorcio.
Todo lo cual constituye un incumplimiento grave que amerita la revocación.
Por ello, el Directorio estimó que no era del caso considerar otros temas tales como: la posible extinción del consorcio, el posible incumplimiento por retiro no autorizado de dos consorciados, la solvencia económica de los señores Mesa y el posible aumento de garantías, los cambios relevantes a la situación económica financiera y técnica de los integrantes del consorcio.
La resolución fue adoptada con el voto contrario del señor presidente D. Piaggio Victorica, quien no discrepó en el fondo del asunto, sino que entendía que procedimentalmente debía darse vista.
Los restantes Directores entendieron que tal vista era innecesaria, pues ya se había efectuado una intimación bajo apercibimiento de revocación y no se había cumplido, sin perjuicio de que el artículo 3.4.6. del Pliego habilita la aplicación de las sanciones de inmediato, o sea sin más trámite.

XIX) EL PLURICONSORCIO DE AERONAVEGACION interpuso recurso de revocación contra la citada resolución.
El recurso no refuta los argumentos de la revocación, lo que surge de su simple lectura, incluso se reserva el derecho de fundarse luego, lo que hasta ahora no ha hecho. Parecería, dada su poca consistencia jurídica, que es una forma de ganar tiempo para seguir negociando con el gobierno.



INTRODUCCION

La Organización Funcionarios de PLUNA (OFP) decide hoy, una vez más, presentarle al Poder Ejecutivo, al gobierno, a todos los Partidos Políticos y a la opinión pública en general, un análisis crítico acerca de la situación en la que se encuentra el Ente Autónomo. Decidimos además hacerlo ahora, a pocos días de haber asumido el nuevo gobierno, porque creemos que no hay mejor forma de colaborar con su gestión que aportando nuestro punto de vista, en el entendido de que las soluciones, tanto para PLUNA como para cualquiera de los asuntos de interés nacional, serán el resultado no de sorpresivas proclamas de iluminados, sino de la oposición de ideas. Por otra parte, así y de ninguna otra forma es que se fortalece el sistema democrático: con la participación de todos, con la profunda convicción de que la única manera de ahuyentar a nostálgicos de la dictadura es con el concierto de las voces del pueblo, porque cualquier forma de autoritarismo es siempre hija del silencio.

El mundo vive hoy un tiempo histórico al que no se puede estar ajeno. Estamos iniciando la última década del milenio. Aquí en Uruguay, ese tiempo se tiñe de otro acontecimiento no menos importante: hemos dejado atrás la triste experiencia de la dictadura militar y asistimos hoy a una pacífica y democrática transmisión de mando. Pero no sólo esto acontece. También asistimos al debate de temas profundos, que influyen directamente en la vida nacional. Así, se oyen voces que hablan de modernizar las instituciones y la sociedad, de rever el papel del Estado, de obtener la tan esperada eficiencia en los servicios.

PLUNA no está ajena a ese debate. En su calidad de Ente Autónomo es una de las piezas que conforman el Estado, y es imprescindible por tanto atender su problemática particular. Los trabajadores de PLUNA queremos abarcar esa problemática, para lo cual debemos analizar la historia para poder luego interpretar el presente.

cb.1

CAOS: HERENCIA DE LA DICTADURA

PLUNA no podía ser una excepción dentro de la corrupción política que la dictadura impuso al Uruguay. Así, durante los once años de intervención militar, PLUNA fue lentamente perdiendo sus bienes.

Durante la intervención militar, nuestra aerolínea contaba con cuatro aeronaves Vickers Viscounts. La intervención compra en 1978 dos aeronaves Boeing 727 por más de siete millones de dólares y arrienda otro Boeing 727 mientras se dejan caer en desuso los en su momento eficaces Vickers. Al poco tiempo, en asombrosa transacción, se venden los dos Boeing 727 en cuatro millones de dólares, arrastrando PLUNA la deuda por la compra hasta el año pasado en el cual la misma fue cancelada. Asimismo el otro Boeing 727 dejó de arrendarse sin prácticamente haber llegado a utilizarse.

Se adquieren luego tres flamantes Boeing 737 por más de cuarenta y ocho millones de dólares que pasan a integrar la deuda externa uruguaya, y que son hoy el principal lastre que le dejó a PLUNA la dictadura. Anteriormente, en 198?, se había arrendado a Aerolíneas Argentinas un Boeing 707 cuya tasa de productividad había sido ampliamente sobrepasada a extremos de iniciar la línea a Madrid. Dado el costo de ese arrendamiento PLUNA hubiera podido pagar tres veces el valor del avión hasta el año 1988 en que terminó adquiriéndolo.

Sin embargo el caos creado por la intervención no alcanza solamente a sus equipos, también se destituyó (enmarcado en lo que fue la feroz persecución ideológica y gremial que llevó a cabo la dictadura) a decenas de trabajadores, muchos de los cuales eran técnicos altamente calificados, o personas que ocupaban cargos de importancia dentro de la estructura funcional del Organismo. Asimismo, se eliminaron mecanismos de contralor esenciales para el orden, correcta gestión del Ente.

cb.2

También en 1980, la dictadura inicia en julio la línea a Curazao, insólita aventura caribeña que culmina unos meses después con pérdidas fabulosas.

Aunque sumamente breve, creemos que la presente es una síntesis muy representativa del desastre económico-financiero al que la intervención militar condenó a PLUNA. Como consecuencia, la administración democrática heredó en 1985 una empresa con balances deficitarios y sin aviones propios (los tres Boeing 737 integran la deuda externa uruguaya, el Boeing 707 se arrendaba).

ADMINISTRACION DEMOCRATICA: PREMEDITACION Y DESMANTELAMIENTO

Los cinco años de administración democrática que acaban de finalizar pueden separarse en dos períodos muy marcados. Un primer período en que se saneó parcialmente la situación financiera del Organismo a la vez que se impulsaba la privatización de PLUNA como única salida para ella, y un segundo período signado por una pésima administración que redundó en el creciente desmantelamiento de sectores vitales para el Ente junto a una situación orgánica caótica y de permanente inseguridad para el funcionariado.

Empecemos por el principio. Cuando en 1985 el flamante Directorio democrático asumió, la OFP --al igual que lo hace ahora a través del presente documento-- presentó un análisis detallado de la situación en la que se encontraba el Ente, y un conjunto de propuestas tendientes a reactivarlo. Estas propuestas hablaban de --entre otras cosas-- estudiar la rentabilidad de las líneas existentes así como también de las posibles futuras líneas, la explotación planificada del transporte de carga y correo aéreo, la explotación del Free Shop y del Entreport, una planificación seria y responsable de los programas de gastos e inversiones, la instrumentación del concurso de oposición y mérito como única forma de ocupar los cargos especializados --fundamentalmente los cargos gerenciales--; en fin,

propuestas que hablaban de gestionar una administración coherente, sobre la base de la permanente planificación como para darle eficiencia y eficacia al Ente estatal.

El Directorio de PLUNA, lejos de considerar estas propuestas, se dedicó --como decíamos antes-- sólo a dos tareas aparentemente inconexas: sanear la situación financiera de PLUNA, y privatizarla. En efecto, luego de los balances altamente deficitarios de los años 83 y 84, PLUNA arrojó un insignificante déficit de trescientos cincuenta mil dólares al cabo de 1985, y cerró el ejercicio 86 con un superávit de alrededor de dos millones y medio de dólares, a la vez que se ponía al día con sus obligaciones.

Estos resultados fueron la demostración más contundente de nuestra tesis. Pese a no poner en funcionamiento ninguna de las propuestas antes mencionadas, pese a que se abrían dos nuevas líneas (Santiago de Chile y Asunción del Paraguay) en principio deficitarias, pese a que la metodología de trabajo era la premeditada improvisación en oposición a nuestro reclamo de planificación, pese al sistemático atropello de la autonomía del Ente por parte del Poder Ejecutivo, pese a estos grandes males y a otros menores, PLUNA --contra todos los pronósticos oficialistas-- daba ganancia. Y PLUNA daba ganancia como consecuencia del mínimo orden y saneamiento que impulsaba el nuevo Directorio para desterrar el caos impuesto por la intervención militar.

El Directorio, sin embargo, no concluía junto a nosotros la viabilidad de PLUNA. Por el contrario, el Directorio proponía un único objetivo: la privatización.

Y aquí es donde las dos políticas aparentemente inconexas se confunden y se explican. El Directorio de PLUNA junto al Poder Ejecutivo concluía --sin haber realizado ningún estudio, ni haber siquiera considerado

nuestras propuestas ni las de técnicos especializados del Organismo-- que la única solución para el Ente era entregarlo al capital extranjero. Y, obviamente, para eso había primero que hacerle "chapa y pintura", y agregarle también un poco de "maquillaje".

Lo demás es historia conocida. El proyecto privatizador del Poder Ejecutivo fracasó. Y fracasó porque no había ninguna línea de argumentación que resistiera su análisis, y porque esta gremial se encargó de demostrar esa falta de sustentación una y mil veces ante el Parlamento y la opinión pública. Queremos decir incluso que nos sentimos orgullosos. Porque al derrotar el proyecto privatizador del gobierno contribuimos a derrotar también una concepción de país, y oponerle en cambio un camino responsable, creativo, de contenido profundamente nacional.

La derrota del proyecto privatizador no trajo como consecuencia, sin embargo, la puesta en marcha de nuestros planteos. Por el contrario, el Poder Ejecutivo respondió con una política cruel y antinacional: el desmantelamiento.

En efecto, se llevó al extremo la política de multimillonarios gastos indiscriminados, y en poco tiempo PLUNA pasó de tener un activo de caja de más de siete millones de dólares a tener menos de uno. Esos gastos, sin embargo, no redundaban en importantes adquisiciones o inversiones promisorias. Por el contrario, la plata se iba y paralelamente los repuestos escaseaban en los talleres y el salario de los trabajadores de PLUNA seguía disminuyendo. Se decidió el arrendamiento de otro Boeing 707 contra la opinión de varios calificados técnicos del Organismo, pero siguiendo la recomendación del gerente de mantenimiento, nefasto personaje a quien --junto a otros-- esta gremial responsabilizó en su momento y vuelve a responsabilizar por éste y otros asuntos que han resultado verdaderos crímenes contra PLUNA y por lo tanto contra el país. Se reestructuró el Organismo por completo dos veces en menos de dos años, con las costosas contrataciones correspondientes, y con el descalabro funcional que supone no sólo

cb.5

desde el punto de vista operativo, sino también por la conmoción laboral que representa para ciento de trabajadores que cambian de funciones dos y más veces sin saber por qué ni para qué. Se cambió por completo el sistema computarizado de venta de pasajes, sin mediar ningún tipo de consulta a los analistas de PLUNA, lo que trajo como consecuencia la implementación de un sistema que, tras dos años de funcionamiento, no le ha dado respuestas finales a PLUNA y en cambio le ha originado gastos millonarios.

Podríamos citar muchos ejemplos más. Basten éstos para ilustrar la inmoral política de desmantelamiento que impulsó el Poder Ejecutivo con la complicidad del Directorio. Esta política se llevó adelante con el objetivo de liquidar a PLUNA, para que luego no quedara otro remedio que privatizarla.

Sin embargo, hoy PLUNA no sólo es una empresa económicamente rentable, sino que financia al Estado en más de tres millones de dólares, los cuales se le adeudan por concepto de pasajes utilizados por razones gubernamentales, comerciales, diplomáticas, o sencillamente políticas.

Si hoy PLUNA sobrevive --y lo hace dignamente y sin dar déficit-- es por ser una empresa potencialmente muy rentable, y porque sus trabajadores son conscientes de estar desarrollando una tarea técnica y aeronáutica, y no meramente burocrática.

El desarrollo anterior nos coloca en posición de analizar ahora el presente, apuntando a establecer soluciones a corto y largo plazo.

PROYECTOS CONCRETOS PARA UN DESPEGUE CIERTO

Señalábamos ante las propuestas que en 1985 había formulado nuestro gremio para el buen funcionamiento de PLUNA. Cabe ahora preguntarse por la suerte que corrieron en estos cinco años.

Explotación del transporte de carga y correo aéreo

Reclamábamos que PLUNA transportara -como lo hacen todas las compañías bandera en sus respectivos países- por lo menos el 50% de la carga que por vía aérea entra y sale del Uruguay. Atendiendo este reclamo, ingresarían a PLUNA y al país alrededor de quince millones de dólares que actualmente se fugan a través de las aerolíneas extranjeras, en lugar de los irrisorios setecientos cincuenta mil dólares que en 1985 PLUNA percibió.

Cinco años después la situación se ha agravado. Las autoridades aeronáuticas nacionales dieron su aprobación para que comenzaran a operar en Uruguay AEROSUR, empresa pretendidamente nacional pero de alto vuelo, porque las divisas que obtiene en el país vuelan hacia el exterior más rápidamente que sus aeronaves; y AEROLINEAS URUGUAYAS, empresa que pese a su irresistible nombre nacional, no es más que una filial de FAST AIR, de directa o indirecta vinculación con la aerolínea a ANSETT, perteneciente al poderoso grupo económico Abeles-Murdoch, de triste y reciente historia en el intento fallido de privatización de PLUNA. Estas empresas se dedican principalmente al transporte de carga, y usufructúan la exención del 4% de tasa consular de las mercaderías ingresadas al país, que nosotros decimos que sólo debería otorgársele a la aerolínea bandera, es decir, PLUNA. La presencia de esta empresa complica aún más el panorama de la competencia desleal, y en la actualidad PLUNA transporta un volumen de carga menor que el de 1985.

Reclamábamos también el transporte de la casi totalidad del correo que se origina en Uruguay. Esto también es coherente con la política que se aplica en todos los países del mundo. Sin embargo, PLUNA sigue transportando alrededor del 30% del total de correo salido por vía aérea, pese a que en su momento la propia Dirección Nacional de Correos mostró interés en concretar un convenio con PLUNA que atendiera las características señaladas.

Explotación del Free Shop y del Entreport

Hace cinco años indicábamos que, de acuerdo a un estudio -extremadamente conservador- realizado por técnicos de PLUNA, la ganancia neta anual que arrojaría la explotación del Free Shop superaría el millón de dólares. El Directorio de PLUNA atendió nuestro planteo y pretendió llevarlo adelante, pero fue el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien desconociendo la autonomía del Ente, cercenó el proyecto.

La creación del Entreport fue el único planteo de esta gremial que se puso en práctica. A partir de su puesta en marcha en marzo del 88, las utilidades netas que arrojó fueron de ciento veinte mil dólares en 1988 y de ciento cincuenta mil en 1989. Sin embargo, es importante señalar que el stock ha sufrido períodos de desabastecimiento debido al obsoleto sistema de compras imperante, y que es imprescindible modificar.

Servicios a Terceros para PLUNA

Una de las áreas que proporciona grandes ingresos a PLUNA es la de Servicios a Terceros. Este es el servicio que PLUNA le presta a las aerolíneas extranjeras cuando realizan sus operaciones en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Por concepto de dichos servicios, ingresan a PLUNA alrededor de tres millones de dólares anuales.

Actualmente, el sector afectado a esta labor integra la estructura orgánica de PLUNA por un decreto sancionado durante la dictadura militar. Tanto el Ministerio de Defensa, como algunas compañías aéreas extranjeras, han expresado un fuerte interés en apoderarse de esta área. Evidentemente, de concretarse tal situación, PLUNA perdería una importante fuente de ingresos. Por este motivo, nosotros reclamamos -como lo hiciéramos ante parlamentarios de la anterior Legislatura- el derecho a que PLUNA siga prestando los servicios a terceros, para lo cual entendemos que el Parlamento debería abocarse a sancionar una ley, para que dicho servicio se incluya definitivamente en la Carta Orgánica de PLUNA.

Vemos así que nuestros planteos mantienen plena vigencia, excepto el que refiere al Entreport, que en sus puntos básicos se ha instrumentado. Pero la actual situa-

ción de caos administrativo nos obliga también a reformular un planteo en el que venimos insistiendo desde 1985:

Evaluación de tareas por parte de la O.I.T.

No podemos seguir improvisando estructuras y organigramas para PLUNA que luego no se cumplen o se cumplen parcialmente, además de generar animosidad e inseguridad entre los trabajadores. Es imprescindible solucionar el tema definitivamente.

Creemos que no es necesario explicar por qué sólo una evaluación de tareas puede comenzar a resolver el caos administrativo que existe en PLUNA. Es evidente que para estructurar correctamente una empresa se necesita antes conocer a fondo las tareas que se realizan, para de inmediato racionalizarlas, y ubicar a los trabajadores en las áreas más apropiadas y con un rol específico a desempeñar. PLUNA ha funcionado siempre a pesar de sus "administradores". Es hora de que le otorguemos el beneficio de contar con una estructura que le permita de una vez y para siempre el despegue definitivo. Esa estructura debe responder a criterios técnicos rigurosamente probados, y por eso exigimos se elabore a través de la O.I.T.

Con la evaluación de tareas, además, mejorará sensiblemente la relación laboral entre los trabajadores, al dignificar y definir cada puesto de trabajo. Proporcionará, también, una línea más clara de entendimiento entre los trabajadores y el Directorio, pues se podrá discutir a partir de una estructura funcional aprobada por ambas partes. Pero además, PLUNA podrá modernizarse como todos -los trabajadores y los partidos políticos- queremos. Queremos para PLUNA una gestión empresarial moderna, a la altura de las necesidades del mundo en que vivimos. Por eso estamos seguros de que podemos contar con el apoyo de todos los partidos políticos en esta fundamental iniciativa.

LOS VERBOS PARA PLUNA: ADMINISTRAR, PLANIFICAR, INTEGRAR

Cuando hablamos de administrar, hablamos de poner en marcha de una vez por todas estos proyectos. Hablamos

también de racionalizar los programas de gastos e inversiones, y de seleccionar a través de concursos cristalinos a los técnicos que -desde las gerencias respectivas-

deberán aportarle soluciones concretas al Directorio para que éste pueda realizar una buena gestión.

Cuando decimos planificar, nos referimos a revertir para siempre todos estos años de deliberada improvisación y espontaneísmo que nos han llevado a la presente situación. Nos referimos a la necesidad de saber primero qué pretendemos de PLUNA, para luego delinearle una política. Nos referimos a la necesidad de realizar estudios acabados antes de lanzarnos a la peregrina aventura de abrir -o cerrar- nuevas -o extistentes- líneas, o adquirir nuevos sistemas computarizados.

Finalmente, cuando hablamos de integrar, hablamos de una necesidad fundamental para PLUNA: la necesidad de integrarse al concierto mundial -y por supuesto regional- a través de una política abierta -mediante asociaciones, convenios, operaciones conjuntas- con el resto del mundo. Llevar adelante esta integración supone primero definir de una vez por todas una política aeronáutica a nivel nacional.

Una empresa de aeronavegación no sólo cumple cometidos comerciales o industriales. Es también la comunicación por vía aérea de un país con el resto del mundo. Por consiguiente, a través de ella, una nación establece gran parte de sus relaciones diplomáticas y comerciales en lo que refiere a su política exterior. Es por ello que resulta indispensable que, para buen uso de esta herramienta, un país se fije claramente su política aeronáutica.

En tal sentido, lo primero que debemos enfatizar es la imperiosa necesidad de que el Uruguay fije su política aeronáutica a partir de la ratificación explícita de PLUNA como la auténtica aerolínea nacional, la aerolínea bandera. Por cierto sabemos que esto nunca se ha puesto en duda. Pero no es menos cierto que asistimos a la repentina aparición de dos empresas que ponen en tela de juicio tal afirmación. Nos referimos, claro está, a las ya mencionadas AEROSUR Y AEROLINEAS URUGUAYAS. No queremos -por ahora- volver a reseñar, como ya lo hicimos en 1986, todos los riesgos reales que supone la presencia de este tipo de capitales piratas en nuestro país. Pero entendemos imprescindible volver a referir la triste historia de la cándida dictadura y los luxemburgueses desalmados que ya narráramos en nuestro informe a la Comisión de Hacienda

del Senado en 1987.

"Durante la dictadura, operó en nuestro país, una aerolínea de bandera nacional y de nombre muy telúrico: AERO URUGUAY. Era, en realidad, una subsidiaria de la empresa luxemburguesa CARGO LUX. Cuando la guerra de las Malvinas, esta aerolínea de nombre soberano, se dedicó a realizar contrabando clandestino de armas en favor de la dictadura argentina. El negocio debió ser muy rentable mientras fue efectivamente clandestino, y las ganancias volaban más rápido que AERO URUGUAY, sin hacer escala en nuestro territorio. El problema fue cuando Inglaterra descubrió la tramoya. El avión de la multinacional quedó apresado en Inglaterra; sin embargo, la empresa que quedó apresada y tuvo luego que cerrar, fue la de nombre telúrico, que además, lucía una bandera con un sol y nueve franjas. Mientras nuestra bandera era repudiada en todo el mundo, en Luxemburgo, los dueños de CARGO LUX sumaban los dividendos de su tráfico pirata, prolijamente encubierto tras la fachada de nuestra soberanía nacional".

Estamos convencidos de que el presente ejemplo ilustra suficientemente. También por razones como éstas es necesario fijar con precisión los objetivos y los alcances de la política aeronáutica nacional, y garantizarse de que se cumplan a través de la única legítima aerolínea bandera: PLUNA.

La política aeronáutica que se fije debe redundar además en beneficios concretos para PLUNA -es decir, para el país- en el transporte de carga y correo fundamentalmente, frente a las otras aerolíneas que operan en el Uruguay.

Como decíamos antes, establecer una política aeronáutica adecuada a nivel nacional es condición indispensable para acceder luego, de manera ventajosa, a negociaciones con aerolíneas y capitales del resto del mundo. Resulta evidente que para saber qué pretendemos de un convenio o de una asociación, debemos saber primero qué pretendemos de PLUNA como aerolíneas bandera de nuestro país. Por tal motivo es que entendemos fundamental que el Poder Ejecutivo exprese claramente que es lo que pretende de PLUNA y de la política aeronáutica nacional.

Es necesario también que se exprese claramente acerca de cómo piensa llevar adelante sus planes respecto

a PLUNA, en caso de tenerlos. En ese sentido señalamos que esperamos que el gobierno entrante no cometa el mismo error del saliente: es decir, pretender el ingreso de capitales en PLUNA sin haber definido antes los objetivos que ella debiera perseguir y haberla puesto en funcionamiento.

Queremos ser --una vez más-- meridianamente claros respecto a qué esperamos del nuevo gobierno.

Esperamos que actúe con responsabilidad y sentido patriótico. Responsabilidad para analizar cuidadosamente la situación actual de PLUNA, tomar en cuenta la opinión de sus trabajadores, y por lo tanto buscar soluciones recién a partir de un estudio serio y objetivo. Sentido patriótico para priorizar los objetivos e intereses nacionales sobre los particulares.

Pero queremos también dar un paso más. Queremos, fieles al estilo de sindicalismo que hemos practicado durante los cinco años anteriores, agregar aún otro plano de soluciones que van más allá de la buena administración y la planificación.

Decíamos antes que se debe poner a PLUNA en funcionamiento a través de las propuestas de administración y planificación ya formuladas. La puesta en marcha de esas propuestas debe ser --necesariamente-- condición previa a cualquier otra propuesta para PLUNA. Y con mucha más razón si se pretende el ingreso de capitales en PLUNA, como lo ha mencionado alguna vez el presidente Lacalle. Porque si lo que se busca es el ingreso de capitales para mejorar PLUNA, está claro que deberemos primero saber exactamente para qué tipo de PLUNA queremos qué tipo de capitales. En caso contrario, habría que pensar --y no queremos hacerlo-- que lo único que se busca es entregar a PLUNA bajo la fachada de una economía mixta.

Pero de todos modos, nosotros creemos que pensar ahora en el ingreso de capitales en PLUNA resulta una propuesta apresurada y pobre. Apresurada porque primero --lo reiteramos-- hay que poner en marcha todas las medidas correctivas que transformarán a PLUNA de una empresa equilibrada en una empresa altamente rentable. Y la propuesta es pobre, porque atarse a un único capital-

bz

hasta que la muerte nos separe resulta un tanto anacrónico.

Los trabajadores de PLUNA creemos que la mejor forma de crecer es con una actitud verdaderamente abierta. Por eso propulsamos una vez más que la PLUNA estatal lleve adelante propuestas concretas de convenios, asociaciones, operaciones conjuntas, o arrendamientos de equipos o sistemas con empresas y aerolíneas de todas partes del mundo.

Hay muchas maneras de realizar convenios. Creemos que vale la pena exponer algún ejemplo. Pero para ello debemos primero explicar los beneficios con los que cuenta PLUNA por ser la aerolínea bandera, por ser estatal. Estos beneficios surgen de las llamadas "Cinco Libertades del Aire", fijadas en la Conferencia del Transporte Aéreo Internacional celebrada en la ciudad de Chicago en 1944. De esas cinco libertades, nos importa rescatar la quinta, que básicamente, lo que establece es el derecho de un estado a tomar pasajeros, carga y correo de otro estado y transportarlo a un tercero. Esta "quinta libertad" sólo se le concede a una aerolínea cuando es la aerolínea bandera. E incluso, no todas las aerolíneas bandera cuentan con este beneficio en todos los países en que aterrizan, ya que el mismo depende de la calidad de las relaciones que dichos países mantengan, y también de que no signifique un perjuicio económico para una de las partes la concesión de esta quinta libertad.

A manera de ejemplo, y para registrar el caso de PLUNA, nuestra situación político-económica es la siguiente:

- Uruguay mantiene excelentes relaciones diplomáticas en todas partes del mundo. Ello le permite contar, potencialmente, con la quinta libertad en casi todos los países del planeta;

- PLUNA es respetada, debido a su seriedad, prestigio y seguridad, por todas las empresas de aeronavegación;

- PLUNA tiene una pequeña flota, por lo que no agrede a las grandes compañías aéreas con una peligrosa competencia.

bz

Estas consideraciones, nos llevan a una única conclusión: el mayor tesoro de PLUNA --más que sus aviones, sus equipos de mantenimiento y su capacitado personal-- son los derechos de reciprocidad con los que cuenta en todas partes del mundo por la quinta libertad. Paradójicamente, la condición de aerolínea pequeña, sumada a las excelentes relaciones exteriores del Uruguay, le ofrecen un mercado potencial extraordinario. Pero, ¿esta afirmación significa que debemos seguir siendo pobres para contar con ese tesoro? Por supuesto que no. Sería absurdo contentarse con una potencial riqueza. Pero la quinta libertad que nosotros poseemos, es la única razón para que haya varias aerolíneas interesadas en negociar con PLUNA.

Precisamente esta quinta libertad es la que podemos poner sobre una mesa de negociaciones al intentar un convenio. Un convenio posible puede ser abrir una nueva línea (a Estados Unidos, por ejemplo). La empresa extranjera pone la tecnología --el avión-- y nosotros nuestra bandera --la quinta libertad-- sin que ello signifique poner en riesgo la política aeronáutica nacional, porque seguimos partiendo de la base de que antes de ensayar ninguno de estos convenios habrá primero que definir los objetivos concretos de PLUNA y del Uruguay. Resulta obvio, además, que se pueden realizar varios convenios de este tipo simultáneamente, para cada objetivo concreto. Y por eso es que decíamos antes que nos parece muy pobre la alternativa de atarnos a un único capital. Porque el mundo es lo suficientemente grande y variado como para pretender que un sólo capital nos traiga todas las soluciones como si se tratara de una varita mágica.

Y por eso es que una vez más los trabajadores de PLUNA nos dirigimos a los Partidos Políticos y a la opinión pública. Porque no queremos seguir asistiendo a la repetición de viejos esquemas perimidos. Pretendemos soluciones auténticas y creativas, a la vez que serias y responsables. En ese ánimo elaboramos el presente documento. Y en ese ánimo esperamos seguir aportando soluciones, en el marco de una PLUNA estatal, bien administrada y en definitivo despegue.

Montevideo, marzo de 1990.

bz

Octubre de 1985.

POR UNA PLUNA ESTATAL, BIEN ADMINISTRADA

La Organización Funcionarios de PLUNA ha declarado públicamente su rechazo al proyecto de ley presentado al Parlamento por el Poder Ejecutivo, que transforma al Ente Autónomo PLUNA en una "Persona Jurídica de Derecho Público no Estatal". Este rechazo está basado en que -a nuestro entender- dicho proyecto lesiona la soberanía nacional, amenaza la fuente de trabajo, y no soluciona los problemas de PLUNA, ya que éstos se deben a una mala administración y a la inexistencia de una política aeronáutica a nivel nacional.

LESION A LA SOBERANIA NACIONAL

Una empresa de aeronavegación no cumple sólo objetivos comerciales o industriales. Es también la comunicación por vía aérea de un país con el resto del mundo. Por consiguiente, a través de ella, una Nación establece gran parte de sus relaciones diplomáticas y comerciales en lo que refiere a su política exterior. De aquí se desprende que, si determinado país tiene una sola empresa de aeronavegación que cumpla un servicio internacional, ésta debe ser efectivamente nacional, para que el país tenga garantido que la forma de comunicación con las otras naciones, así como la política comercial aeronáutica, respondan a los grandes intereses nacionales y no a los intereses de particulares. En el caso de Uruguay, esto significa que su única aerolínea -PLUNA- para que sea efectivamente nacional, debe ser estatal.

En efecto, en el proyecto de ley que nos ocupa, se permite el ingreso de capitales privados, lo cual significa -dada la situación económico-financiera del país- el ingreso de capitales extranjeros. Estos capitales pueden incluso ser mayores que las acciones del Estado. Es decir, PLUNA se transformaría en una aerolínea de capitales mayoritariamente extranjeros, y -por lo que explicábamos antes- ello supone dejar en manos extranjeras la política

gcq

aerocomercial uruguaya y buena parte de su política de Relaciones Exteriores, al permitir (Art. 2°, literal d) que la nueva empresa tenga derecho a "ser oída en los acuerdos de transporte internacional en que intervenga la República". Aquí está la clara lesión a la soberanía y el patrimonio nacional.

Sin embargo, como se dice vulgarmente, no hay nada nuevo bajo el sol. Esto mismo ya lo advertía en el año 1951, la Comisión de la Cámara de Diputados que tenía a su cargo el estudio del proyecto de ley que, en aquella oportunidad, transformaba a PLUNA de Sociedad de economía mixta en un Ente Autónomo. En un tramo del informe de dicha Comisión, se dice:

"... si admitiéramos la intervención de una empresa privada fuertemente subvencionada, en el cumplimiento de nuestros servicios aéreos, abriríamos la posibilidad de que el capital extranjero, y aún la soberanía extranjera, se infiltraran subrepticiamente en su seno. Contra ese peligro no hay contralores capaces de constituir una barrera suficientemente eficaz, pues el poderío económico tiene una fuerza osmótica superior a todas las defensas imaginables. La única barrera posible, en situaciones tan singulares desde el doble punto de vista geográfico y económico como la nuestra, es que sea el Estado, custodio supremo de la soberanía nacional, el que tome a su cargo los servicios".

En otro párrafo del citado informe, los señores diputados firmantes, advierten -con singular precisión y hasta podríamos decir clarividencia- las intenciones reales que persigue el capital extranjero cuando se interesa en una aerolínea:

"Cuando PLUNA era una empresa privada, y sus dueños gestionaban la constitución de una Sociedad de Economía Mixta, hubo un momento en que un fuerte consorcio extranjero le ofreció por su exiguo activo sumas millonarias, inmensamente superiores a las que en definitiva pagó el Estado. Es que era algo más que los materiales constitutivos de ese activo lo que con aquellas sumas pretendía pagarse. Era, como decimos, el dominio de nuestro cielo".

gcq

En efecto, admitiendo por un momento (aunque más adelante demostraremos lo contrario) que, como afirma el Poder Ejecutivo, PLUNA sea muy deficitaria, ¿cuál será entonces la razón para que varias empresas de grandes recursos se interesen en PLUNA? No podemos pensar que estas poderosas empresas se dediquen a la filantropía. Más bien, habrá que creer que es un muy buen negocio manipular la soberanía aerocomercial y económica de otro país. Y ya conocemos un ejemplo de lo que pasa cuando el capital extranjero se apodera de nuestra soberanía. Durante la dictadura, operó en nuestro país, una aerolínea de bandera nacional y de nombre muy telúrico: Aero Uruguay. Era, en realidad, una subsidiaria de la empresa luxemburguesa Cargo Lux. Cuando la guerra de las Malvinas, esta aerolínea de nombre soberano, se dedicó a realizar contrabando clandestino de armas en favor de la dictadura argentina. El negocio debió ser muy rentable mientras fue efectivamente clandestino, y las ganancias volaban más rápido que Aero Uruguay, sin hacer escala en nuestro territorio. El problema fue cuando Inglaterra descubrió la tramoya. El avión de la multinacional quedó apresado en Inglaterra; sin embargo, la empresa que quedó apresada y tuvo luego que cerrar, fue la de nombre telúrico, que además, lucía una bandera con un sol y nueve franjas. Mientras nuestra bandera era repudiada en todo el mundo, en Luxemburgo, los dueños de Cargo Lux sumaban los dividendos de su tráfico pirata, prolijamente encubierto tras la fachada de nuestra soberanía nacional.

El proyecto de ley que presenta el Poder Ejecutivo, permite ampliamente este tipo de modernos negocios. Su artículo 6° posibilita que detrás de una "piedra" de nombre respetable se esconda cualquier especie de cangrejo. Este puede ser David Rockefeller, la secta Moon o la Maffia internacional. Creemos se debe ser especialmente cuidadoso en el análisis de este proyecto de ley. No sea que un día nos despertemos encontrando el Aeropuerto Internacional de Carrasco sin un solo avión de PLUNA y con el hangar desnudo. Recordemos que, como decían los representantes del pueblo uruguayo en el año 1951, contra el peligro de la infiltración subrepticia de capitales extranjeros, "no hay contralores capaces de constituir una barrera suficientemente eficaz", a no ser "que sea el

gcq

Estado, custodio supremo de la soberanía nacional", quien pilotee íntegramente no sólo a PLUNA, sino la política aerocomercial del Uruguay.

AMENAZA A LA FUENTE DE TRABAJO

El artículo 18 del proyecto de ley, indica que los funcionarios que no sean absorvidos por la PLUNA moderna, serán redistribuidos o "podrán poner fin a la relación funcional". Este artículo es coherente con todas las declaraciones que sobre el futuro de los funcionarios, formularon diferentes representantes del Poder Ejecutivo, y del Directorio de PLUNA. Parecería entonces, que cuando PLUNA se expanda gracias al ingreso de capitales extranjeros y abra nuevas líneas, no se verá reflejada esta expansión en la creación de nuevas fuentes de trabajo, sino que, por el contrario, PLUNA tendrá personal sobrante. Aceptando por un momento esta tesis insólita, analicemos las únicas dos posibilidades para que esto ocurra: o bien el personal actual de PLUNA no tiene la capacitación que requiere la modernización de la aerolínea, o tiene tal exceso de funcionarios, que aún con el crecimiento que suponemos prevé el Poder Ejecutivo para la PLUNA mixta, seguirá sobrando la mano de obra.

El personal de PLUNA es altamente capacitado. Prueba de ello son los cursos a los que periódicamente concurren los trabajadores del Ente en el exterior. Y mejor prueba aún, los cursos que a su vez nuestros técnicos dictan tanto a funcionarios del Ente, como a funcionarios de empresas nacionales y extranjeras, desde nuestras escuelas de capacitación para orgullo del país. Pero no sólo los técnicos tienen alta capacitación. En casi todas las áreas de la administración, el personal debe contar con específicos conocimientos de aeronáutica para desarrollar el trabajo, sino éste no se realizaría. Esta es una realidad fácilmente demostrable. Pero que además, no necesita demostración, ya que el Directorio de PLUNA ha manifestado esto mismo reiteradamente en la prensa, por lo que el argumento de escasa capacitación no existe, pues el propio Directorio sería el primero en desmentirlo.

gcq

Para aniquilar el otro posible argumento, el del exceso de funcionarios, nos remitiremos a las publicaciones oficiales de institutos aeronáuticos internacionales (IATA, OACI, etc.). De acuerdo a estas publicaciones, y tomando en cuenta que, internacionalmente, se considera siempre como el factor básico de densidad de personal, la cantidad de funcionarios por avión, sobre 49 de las más prestigiosas empresas de aeronavegación, PLUNA está dentro del 35% de aerolíneas con menor cantidad de funcionarios por avión. Pero si a esto agregamos que, a diferencia de muchas de estas 49 compañías, PLUNA ocupa su personal no sólo en atender su propia flota, sino que una parte del mismo atiende también a todas las empresas extranjeras que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, tendremos que el porcentaje inicial se reduce considerablemente.

Estas sencillas consideraciones aritméticas, demuestran que, en la actualidad, PLUNA está dentro de las compañías que tienen menos cantidad de personal en relación con su flota, y este personal es altamente calificado. La pregunta, entonces, surge de inmediato: ¿por qué el programa de modernización de PLUNA insiste en redistribuir o sencillamente despedir a sus funcionarios? Creemos que esta es una pregunta que el Directorio de PLUNA y el Poder Ejecutivo deberán contestar a nuestros representantes, los señores legisladores.

EL CAOS DEJADO POR LA DICTADURA.

Antes de analizar las características de la actual administración de PLUNA, es de elemental justicia indicar en qué estado recibió la empresa el Directorio democrático.

PLUNA no podía ser una excepción dentro de la política entreguista y corrupta que la dictadura militar impuso en el Uruguay. Así, durante los recientes años de la intervención militar, PLUNA fue lentamente perdiendo sus bienes. Cuando la Fuerza Aérea interviene PLUNA, nuestra aerolínea contaba con 5 aeronaves Vickers Viscount (*). La intervención compra entonces en 1978 dos aeronaves Boeing 727 a U$S 7.100.000,oo, y arrienda otro Boeing 727 a varios miles mientras se dejan caer en desuso los eficaces

gcq

Vickers Viscount. Al poco tiempo, en 1983, en asombrosa transacción se venden los dos Boeing 727 (uno de los cuales nunca se utilizó) a U$S 4.000.000,oo, sin haber saldado aún la deuda por la compra, y se deja de arrendar el otro. Se adquieren luego 3 flamantes Boeing 737 por más de 48 millones de dólares, que pasan a integrar la deuda externa uruguaya, y que son hoy el principal lastre que le dejó a PLUNA la dictadura. Anteriormente, en 1981, se había arrendado a Aerolíneas Argentinas un Boeing 707, cuya tasa de productividad había sido ya largamente sobrepasada, a efectos de iniciar la línea a Madrid. Dado el costo de ese arrendamiento, al día de hoy PLUNA pagó casi 3 veces el valor del avión. También la dictadura inicia en julio de 1981 la línea a Curaçao, que se transforma en una insólita aventura que culmina 3 meses después, con pérdidas fabulosas. Más tarde, por una decisión arbitraria de la dictadura paraguaya, se suspenden los vuelos a Asunción.

Creemos que -aunque sumamente breve- es esta una representativa síntesis del desastre técnico-financiero al que la intervención militar condenó a PLUNA. Como consecuencia, la actual administración democrática, hereda una empresa con balances deficitarios, sin aeronaves propias (los 3 Boeing 737 son parte de la deuda externa uruguaya, el Boeing 707 se arrienda), con las cuales se mantienen las líneas a Punta del Este, Buenos Aires, Porto Alegre, San Pablo, Río de Janeiro y Madrid.

(*) y un Boeing 737-100.

.gcq

El Presente: Irresponsable Administración del Directorio

A pocos días de asumir en sus funciones el actual Directorio de PLUNA, nuestro gremio le presentó sus propuestas de reactivación del Ente, propuestas concretas para levantar a PLUNA entre todos. Estas propuestas hablaban --entre otras cosas-- de estudiar la rentabilidad de las líneas existentes así como también de las posibles futuras líneas, de la explotación planificada del transporte de carga y correo aéreo, la explotación del Free Shop y Entreport. El Directorio de PLUNA no sólo no estudió estas propuestas, sino que a poco más de un mes de administración, el presidente, contador Conforte, viajaba a Australia para posibilitar la asociación de PLUNA con una empresa privada de aquel país, exclamando que solo con el ingreso de capitales extranjeros se salvaría PLUNA. Ya esto es un síntoma de la irresponsabilidad con que el Directorio se ha manejado sin propulsar planes propios, sin analizar nuestras propuestas ni las de los técnicos de PLUNA. Se declaraba, por la vía de los hechos, la muerte de PLUNA, sin discutir su enfermedad y posibilidades de salvación. Es decir, ya a mediados de 1985, se condenaba PLUNA a su desestatización como única salida, sin ningún estudio previo que demostrara la necesidad de ello. Pero no solo por esta predisposición privatizante se ha caracterizado este Directorio. También creó la línea a Santiago de Chile en Marzo/86 y reabrió la de Asunción del Paraguay en Mayo/86, dos líneas claramente deficitarias (sobre todo esta última), que colaboran en gran medida con el déficit de PLUNA. Por otro lado, en lo que respecta a gastos e inversiones --que decimos se deben racionalizar y planificar-- aquéllos siguen superando las previsiones y éstas --contrariamente-- nunca se cumplen. No se ha incentivado, en lo más mínimo, el transporte de carga ni el de correo; no se le concedió a PLUNA la explotación del Entreport y del Free Shop, este último reclamado por el propio Directorio y rechazado por el Poder Ejecutivo. Paradójicamente, el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo le concede sí el Free Shop a la PLUNA moderna, la de capitales extranjeros.

mim

Nuestras Soluciones: Buena Administración, Necesidad de una Política Aeronaútica

Pese a todos estos males, la actual administración no ha cometido --por supuesto-- los desmanes de la administración militar, lo que trajo como consecuencia que PLUNA tuviera un déficit de solo 350 mil dólares en 1985, y a Junio/86 tenga un superávit de 3 millones de dólares. ¿Dónde está entonces la PLUNA deficitaria? PLUNA tiene posibilidades más que ciertas de ser una empresa rentable. Con una buena administración, no se crearían líneas deficitarias, ni se gastarían más de 130 mil dólares para festejar su 50° aniversario, como ocurrirá el próximo mes de noviembre. Por otro lado, con una política aeronáutica que, impulsada desde el gobierno, tuviera como cometido proteger a la aerolínea nacional --como se hace en todas partes del mundo--, se podría explotar con grandes beneficios rubros en la actualidad mal explotados o sencillamente inexplotados. Con una política aeronáutica adecuada, PLUNA debería transportar por lo menos, la mitad de la carga que por vía aérea entra y sale del país, en lugar del 2,5% que transportó en 1985. Sólo con esta mejora, ingresarían en PLUNA alrededor de 15 millones de dólares anuales, en lugar de los irrisorios 750 mil. Similar situación comprobamos en el transporte del correo aéreo, ya que PLUNA transporta sólo el 2,5% del correo salido del país, cuando le correspondería la casi totalidad del transporte.

Anteriormente especificábamos el caso del Entreport y del Free Shop. sólo con este último PLUNA contaría con una ganancia neta anual superior al millón de dólares.

Pero finalmente, lo más importante, es la política de Convenios que PLUNA puede llevar adelante sin dejar de ser estatal. Para entender esto cabalmente, es necesario primero explicar los beneficios a los que PLUNA tiene derecho por ser estatal. Estos beneficios surgen de las llamadas "Cinco Libertades del Aire", fijadas en la Conferencia del Transporte Aéreo Internacional celebrada en la ciudad de Chicago de 1944. De esas cinco libertades, nos importa rescatar la quinta, que básicamente, lo que establece es el derecho de un Estado a tomar pasajeros, carga y correo de otro Estado y transportarlo a un tercero. Esta "quinta libertad" no se le concede a una aerolí-

mim

nea, sino a un Estado. Este derecho sólo lo tiene una aerolínea cuando es la aerolínea "bandera". E incluso, no todas las aerolíneas "bandera" cuentan con este beneficio en todos los estados en los que aterrizan, ya que el mismo depende de la calidad de las relaciones que dichos países mantengan, y también de que no signifique un perjuicio económico para una de las partes, la concesión de la "quinta libertad".

A manera de ejemplo, y para registrar el caso de PLUNA, nuestra situación político-económica es la siguiente:

- Uruguay mantiene excelentes relaciones diplomáticas en todas partes del mundo. Ello le permite contar, potencialmente, con la quinta libertad en casi todos los estados del planeta;

- PLUNA es respetada, debido a su seriedad, prestigio y seguridad, por todas las empresas de aeronavegación;

- PLUNA tiene una pequeña flota, por lo que no agrede a las grandes compañías aéreas con una peligrosa competencia.

Estas consideraciones nos llevan a una única conclusión: el mayor tesoro de PLUNA --más que sus aviones, sus equipos de mantenimiento y su capacitado personal-- son los derechos de reciprocidad con los que cuenta en todas partes del mundo por la "quinta libertad". Paradójicamente, la condición de aerolínea pequeña --sumado a las excelentes relaciones exteriores del Uruguay-- le ofrecen un mercado potencial extraordinario. Pero, ¿esta afirmación significa que debemos seguir siendo pobres para contar con este tesoro? Por supuesto que no. Sería absurdo contentarse con una potencial riqueza. Pero la "quinta libertad" tan codiciada que nosotros poseemos, es la única razón para que haya varias aerolíneas interesadas en negociar con PLUNA. Lo que debemos analizar entonces, son los riesgos y las ventajas.

Si PLUNA se <u>asociara</u> con otra empresa, o si simplemente permitiera la entrada de capitales --como lo impulsa este proyecto de ley-- PLUNA podría llegar a perder la

mim

"quinta libertad", al dejar de ser estatal. Al permitir que la política aeronáutica del país la fijaran particulares en lugar del gobierno, los otros estados podrían negarnos la "quinta libertad", y de nada valdrían entonces los millones de dólares que hubiesen, pues el Uruguay es un país con muy pocos habitantes y, por lo tanto, con muy pocos pasajeros, lo que implica depender totalmente de los pasajeros que podamos recoger en otros estados. Como ejemplo más que gráfico, del total de pasajeros que PLUNA transporta a Madrid, alrededor del 80% se toman en Buenos Aires y Río de Janeiro. Por otro lado, aun en el caso que --pese a la desestatización de PLUNA-- los estados vecinos le mantuvieran a ella la "quinta libertad", analicemos qué sucedería, si esos capitales fueran tan fabulosamente grandes como se dice. PLUNA tendría en muy poco tiempo un crecimiento exponencial y se transformaría en una empresa dominada por capitales privados y de competencia peligrosa. Evidentemente, la "quinta libertad" se restringiría y estaríamos otra vez como en el caso anterior.

Todos estos son riesgos más que reales que se corren al desestatizar PLUNA. La pregunta entonces es: ¿cómo puede PLUNA explotar su "quinta libertad" sin riesgos, para que la potencial riqueza, deje de ser potencial y se concrete en una riqueza real? La respuesta es muy sencilla y nada novedosa en el campo de la aeronavegación: realizando convenios.

La PLUNA estatal puede realizar convenios con todas las empresas del mundo. Estos convenios pueden significar arrendamientos de aeronaves en condiciones ventajosas, explotación conjunta de líneas con otras compañías, canje de aeronaves por temporadas, etc. Es ésta la mejor manera de explotar la "quinta libertad". Recibimos una aeronave sofisticada de una compañía "X"; con ella abrimos una nueva línea --a EE.UU por ejemplo-- y la explotamos conjuntamente, repartiendo las ganancias. La empresa extranjera pone la tecnología (avión), nosotros, nuestra bandera que es la que posee la "quinta libertad", sin que ello signifique extranjerizarla, pues nos mantendríamos íntegramente en la esfera estatal. Estos convenios tienen además la ventaja que se pueden realizar simultáneamente. Es decir que, en lugar de atarnos a un único capital como pretende el Poder Ejecutivo, podríamos desarrollar varios convenios con distintas empresas aéreas manteniendo

mim

nuestra identidad. Es ésta y no otra la política aeronáutica que debe seguir PLUNA y nuestro país; y esta política no ha sido siquiera intentada. Por eso es que nosotros decimos que este proyecto de ley es, en el mejor de los casos, apresurado. Por eso los trabajadores de PLUNA, le reclamamos ahora a nuestros representantes, al Poder Legislativo, que le demos, de una vez por todas, una oportunidad a PLUNA.

mim